



TUGAS AKHIR - RP 141501

**PEMODELAN FAKTOR - FAKTOR PEMILIHAN
ON-STREET PARKING DI KAWASAN
TUNJUNGAN DAN BLAURAN KOTA SURABAYA**

**LAURA ANDRETHA
08211440000104**

**Dosen Pembimbing
Ketut Dewi Martha Erli Handayani, S.T., M.T.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2018**



TUGAS AKHIR - RP 141501

**PEMODELAN FAKTOR - FAKTOR PEMILIHAN
ON-STREET PARKING DI KAWASAN
TUNJUNGAN DAN BLAURAN KOTA SURABAYA**

**LAURA ANDRETHA
08211440000104**

**Dosen Pembimbing
Ketut Dewi Martha Erli Handayani, S.T., M.T.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2018**



FINAL PROJECT - RP 141501

MODELLING FACTORS AFFECTING ON-STREET PARKING CHOICES IN TUJUNGAN AND BLAURAN AREA OF SURABAYA CITY

**LAURA ANDRETHA
08211440000104**

**Supervisor
Ketut Dewi Martha Erli Handayani, S.T., M.T.**

**Urban and Regional Planning Department
Faculty of Architecture, Design, and Planning
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2018**

LEMBAR PENGESAHAN
PEMODELAN FAKTOR – FAKTOR PEMILIHAN
ON-STREET PARKING DI KAWASAN TUNJUNGAN
DAN BLAURAN KOTA SURABAYA

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Pada

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

LAURA ANDRETHA
NRP. 08211440000104

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :


Ketut Dewi Martha Erli, S.T., M.T.
NIP. 198410082009122005



SURABAYA, JULI 2018

PEMODELAN FAKTOR – FAKTOR PEMILIHAN *ON-STREET PARKING* DI KAWASAN TUNJUNGAN DAN BLAURAN KOTA SURABAYA

Nama Mahasiswa : Laura Andretha
NRP : 08211440000104
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Ketut Dewi Martha Erli H., S.T., M.T.

ABSTRAK

Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran adalah kawasan – kawasan yang merupakan titik pusat kegiatan di Kota Surabaya dan juga memiliki parkir tepi jalan. Kedua kawasan ini mempunyai keadaan lalu lintas yang padat dengan derajat kejenuhan jalan – jalan di kawasan tersebut dalam kategori tidak stabil serta merupakan kawasan yang termasuk dalam peraturan parkir zona dengan tarif lebih tinggi. Maka dari itu, implementasi kebijakan parkir yang telah ditetapkan diharapkan dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi ke pusat kota. Dalam praktiknya di berbagai kota, kebijakan parkir akan memberikan pengaruh terhadap perilaku parkir, oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk menyusun model dan mengetahui bagaimana faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan on-street parking.

Untuk mencapai tujuan penelitian ini, maka terdapat tiga sasaran dalam penelitian yaitu: 1) mengidentifikasi karakteristik pelaku parkir dan perilaku perjalanannya di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya dengan analisa statistik deskriptif, 2) mengidentifikasi karaktersitik on-street parking di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya dengan analisa statsitik deskriptif, 3) menganalisis faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan on-street parking pada Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya menggunakan metode Stated Preference dan analisa Regresi Logistik Biner.

Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa variabel yang memengaruhi pemilihan on-street parking pada pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua adalah pendapatan, durasi parkir, dan biaya parkir. Untuk kendaraan bermotor roda dua, ketika tarif parkir meningkat menjadi Rp 6.000, probabilitas pemilihan on-street parking akan sangat sensitif berubah untuk tidak parkir, sedangkan untuk pembatasan durasi parkir, peluangnya akan mulai sensitif berubah di pembatasan waktu parkir 1 jam. Pada pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat, variabel – variabel yang memengaruhi pemilihan on-street parking adalah usia, maksud perjalanan, durasi parkir, dan jarak berjalan kaki. Pada kendaraan motor roda empat, pembatasan durasi parkir memberikan pengaruh terhadap peluang pemilihan on-street parking, dimana saat pembatasan waktu per 15 menit probabilitas pemilihan parkirnya sudah mulai berubah dan perubahan probabilitas terbesar jika pembatasan waktu parkir antara 1 hingga 2 jam. Perubahan tarif parkir yang semakin tinggi dan pembatasan durasi parkir yang semakin pendek, akan menurunkan probabilitas pemilihan on-street parking dalam zona.

Kata Kunci: on-street parking; stated preference; regresi logistik biner

MODELLING FACTORS AFFECTING ON-STREET PARKING CHOICES IN TUNJUNGAN AND BLAURAN AREA OF SURABAYA CITY

Student Name : Laura Andretha
NRP : 08211440000104
Department : Urban and Regional Planning
Advisor : Ketut Dewi Martha Erli H., S.T., M.T.

ABSTRACT

Tunjungan and Blauran are the city center of Surabaya city which also has on-street parking facilities. Both of these areas have a heavy traffic condition with its road degree of saturations are in unstable category. Tunjungan and Blauran are also the areas where Parkir Zona (Parking Zone) regulation implemented, which in this regulation both of the areas have the higher parking rates. Therefore, the implementation of this parking policies is expected to reduce the use of private vehicles to the city center. In many practices in various cities, parking policies has affected the parking behavior thus this study aims to develop models and find about how factors affect on on-street parking choices.

In order to achieve those objectives, this study has three step targets: 1) identifying the characteristic of the parker subjects and their travel behavior in Tunjungan and Blauran areas of Surabaya City with descriptive statistical analysis; 2) identifying the characteristics of on-street parking in Tunjungan and Blauran areas of Surabaya City also with descriptive statistical analysis; and 3) analyzing factors influencing on-street parking choices in Tunjungan and Blauran areas of Surabaya using Stated Preference Method and Binary Logistic Regression.

This study found that the variables which influence on-street parking choices on the users of two-wheeled vehicles are income, parking duration, and parking fees. For two-wheeled vehicles, when parking rates increase to Rp 6.000, the probability of on-street

parking selection will be very sensitive to switch to not park, whereas for time restriction, the chances will start to be sensitively changed in the time restriction of 1 hour. As for the parking users of four-wheeled vehicles, the variables that influence on-street parking choices are age, trip purpose, parking duration, and walking distance. In a four-wheeled vehicle, the time restrictions influence on-street parking selection opportunities, where time limits per 15 minutes of parking selection probabilities are already beginning to change to not park and the biggest probability changes if parking time restrictions are between 1 to 2 hours where people will likely to choose to stay park. Changes in higher parking rates and shorter parking time restrictions will lower the probability of choosing on-street parking within the zone.

Keywords: on-street parking; stated preference; binary logistic regression

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus atas segala berkat dan penyertaan-Nya yang tidak berkesudahan, sehingga saya dapat menyelesaikan draft Tugas akhir ini dengan judul “Pemodelan Faktor – Faktor Pemilihan *On-Street Parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya”. Tugas akhir ini disusun sebagai syarat menyelesaikan Program Strata-1 di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya. Dalam penulisan Tugas Akhir ini saya mengucapkan terima kasih kepada pihak – pihak yang telah membantu menyelesaikan laporan ini, secara khusus kepada:

1. To my mum and pops, who have given me so many trusts into whatever I wanted to do. The peoples who have never tired of giving me chances, my ultimate support and my only constant, thank you for all of the hard work you have done behind the scenes,
2. To my big family who has been there since day one, who always give me support, joy, and blessings,
3. Ibu Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT., selaku dosen pembimbing yang selalu memberikan ilmu, bimbingan, masukan, dan nasihat selama penyusunan Tugas Akhir,
4. Bapak Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic.Rer.Reg., sebagai dosen wali yang sudah memberikan banyak masukan dan mengayomi murid – muridnya,
5. Kepada Ibu Karina Pradinie Tucunan, ST., M.Eng., Bapak Dr. Ir. Eko Budi Santoso, Lic.Rer.Reg., Bapak Cahyono Susetyo, ST., M.Sc., dan Bapak Nursakti Adhi Pratomoatmojo, ST., M.Sc., selaku para penguji untuk tugas akhir ini yang sudah memberikan kritikan serta masukan yang membangun,
6. Kepada intansi terkait khususnya Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang sudah membantu memberikan data, referensi dan informasi,

7. To Gri, Irene, and Raygitha, thank you for all the courage and bravery that you've given to me, thank you for not letting life and distance define our friendship,
8. Thank you to the peoples I have considered as my own family, who I shared my ups and downs with, during the wilderness of college life: Beben, Hans, Sam, QQ, Anok, Eigar, Dany, Ezra, Bobby, and Nopo, thank you because you have been the constant source of support and inspiration. Thank you for everything you've done and everything you still do,
9. To Karin, Ayak, Ghози, Faisal, Aluh, Unga, and Rama, for all of your twisted but also decent personalities, thank you for making college wasn't just a college,
10. To Tasha, Nimas, Rama, Audri, and Fajri, we had been supporting each other ever since, thank God we won't have to face another semester of uncertainty and extreme procrastination,
11. Untuk Ilham, Indah, Fatimah, Varian, dan Febe yang sudah mau membantu untuk survei dan dikejar-kejar deadline,
12. Teman – teman seperjuangan angkatan 2014, “Apis Dorsata”, yang bersama – sama melewati masa kuliah suka dan duka selama empat tahun terakhir,
13. Seluruh pihak yang telah membantu saya baik para dosen, karyawan PWK ITS, teman – teman, yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini saya menyadari masih ada kekurangan. Untuk itu kritik dan saran yang membangun akan sangat berarti. Semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat yang baik bagi penulis maupun pihak – pihak lainnya.

Surabaya, Juli 2018

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK	vii
ABSTRACT	ix
KATA PENGANTAR	xi
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Sasaran	5
1.4 Ruang Lingkup	6
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah	6
1.4.2 Ruang Lingkup Substansi	6
1.4.3 Ruang Lingkup Pembahasan	9
1.5 Manfaat Penelitian	9
1.5.1 Manfaat Teoritis	9
1.5.2 Manfaat Praktisi	9
1.6 Sistematika Penulisan	9
1.7 Kerangka Berpikir	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
2.1 Transportasi Sebagai Sebuah Sistem	13
2.2 <i>Transport Demand Management (TDM)</i>	15
2.3 Tinjauan Tentang Parkir	16
2.3.1 Jenis – Jenis Parkir	16
2.3.2 Parkir di Ruang Milik Jalan (<i>On-Street Parking</i>)	18
2.3.3 Kriteria Parkir Tepi Jalan	20
2.3.4 Karakteristik Parkir	21
2.3.5 Faktor yang Memengaruhi Pemilihan Parkir	23
2.4 Studi Terdahulu	27
2.5 Sintesa Pustaka	29
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	37
3.1 Pendekatan Penelitian	37
3.2 Jenis Penelitian	37

3.3	Variabel Penelitian	38
3.4	Populasi dan Sampel.....	40
3.4.1	Populasi	40
3.4.2	Sampel	40
3.5	Metode Penelitian.....	42
3.5.1	Metode Pengumpulan Data	42
3.5.2	Metode Analisis	45
3.6	Tahapan Penelitian	51
4	BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	55
4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	55
4.1.1	Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian.....	55
4.1.2	Gambaran Umum Penggunaan Lahan di Wilayah Penelitian	59
4.1.3	Karakteristik Parkir Eksisting Wilayah Penelitian	71
4.2	Hasil dan Pembahasan	101
4.2.1	Mengidentifikasi Karakteristik Pelaku Parkir dan Perilaku Perjalanannya di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya	101
4.2.2	Mengidentifikasi Karakteristik Perparkiran <i>On-Street Parking</i> di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya ...	124
4.2.3	Menganalisa Faktor – Faktor yang Memengaruhi Pemilihan <i>On-Street Parking</i> Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya	142
5	BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	175
5.1	Kesimpulan	175
5.2	Rekomendasi	177
	DAFTAR PUSTAKA.....	179
	LAMPIRAN	183

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Hasil Sintesa Pustaka.....	29
Tabel 2.2 <i>Checklist</i> Variabel Tinjauan Pustaka.....	33
Tabel 2.3 Hasil Sintesa Indikator dan Variabel pada Penelitian	36
Tabel 3.1 Indikator, Varibel, dan Definisi Operasional Penelitian...	38
Tabel 3.2 Sampel Pada Penelitian	41
Tabel 3.3 Teknik Pengumpulan Data Primer	43
Tabel 3.4 Teknik Pengumpulan Data Sekunder	44
Tabel 3.5 Perhitungan Hipotesis Alternatif Tarif Parkir Untuk Metode <i>Stated Preference</i>	48
Tabel 3.6 Variabel dan Level Untuk Skenario <i>Stated Preference</i>	49
Tabel 4.1 Administrasi Kecamatan Dalam Wilayah Penelitian	56
Tabel 4.2 Penggunaan Lahan Wilayah Penelitian	60
Tabel 4.3 Tarif Retribusi Fasilitas Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya.....	71
Tabel 4.4 Jam Operasional Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya.....	72
Tabel 4.5 Kondisi Jalur Pedestrian Pada Kawasan <i>On-Street Parking</i> Zona Tunjungan dan Blauran	73
Tabel 4.6 Karakteristik Eksisting Kemudahan <i>On-Street Parking</i> Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya.....	99
Tabel 4.7 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jenis Kelamin	102
Tabel 4.8 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Usia.....	103
Tabel 4.9 Tingkat Pendapatan Pengguna Parkir R2	104
Tabel 4.10 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R2	106
Tabel 4.11 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jenis Kelamin	108
Tabel 4.12 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Usia.....	109
Tabel 4.13 Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Tingkat Pendapatan	110
Tabel 4.14 Persentase Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R4.....	112

Tabel 4.15 Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Maksud Perjalanan .	114
Tabel 4.16 Tujuan Perjalanan Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Maksud Perjalanan	115
Tabel 4.17 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Lama Perjalanan	116
Tabel 4.18 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan	118
Tabel 4.19 Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Maksud Perjalanan .	119
Tabel 4.20 Tujuan Perjalanan Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Maksud Perjalanan	121
Tabel 4.21 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Lama Perjalanan	122
Tabel 4.22 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan	123
Tabel 4.23 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Durasi Parkir	125
Tabel 4.24 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Biaya Parkir	127
Tabel 4.25 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki	129
Tabel 4.26 Persentase Tingkat Kemudahan <i>On-Street Parking</i> Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2	131
Tabel 4.27 Persentase Tingkat Keamanan <i>On-Street Parking</i> Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2	132
Tabel 4.28 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Durasi Parkir	134
Tabel 4.29 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Biaya Parkir	136
Tabel 4.30 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki	137
Tabel 4.31 Persentase Tingkat Kemudahan <i>On-Street Parking</i> Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4	139

Tabel 4.32 Persentase Tingkat Keamanan <i>On-Street Parking</i> Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4.....	141
Tabel 4.33 Variabel Dependen dan Variabel Independen Pada Penelitian	142
Tabel 4.34 Tabel Uji Kelayakan Model R2.....	145
Tabel 4.35 Koefisien Determinasi R2	145
Tabel 4.36 Tabel Klasifikasi R2	146
Tabel 4.37 Tabel Uji Signifikansi Model R2	147
Tabel 4.38 Tabel Uji Parsial R2	148
Tabel 4.39 Variabel Signifikan Model Regresi Logistik R2	149
Tabel 4.40 Tabel Uji Kelayakan Model Skenario R2.....	152
Tabel 4.41 Koefisien Determinasi Skenario R2	152
Tabel 4.42 Tabel Klasifikasi Skenario R2	153
Tabel 4.43 Tabel Uji Signifikansi Model Skenario R2	154
Tabel 4.44 Tabel Uji Parsial Skenario R2	155
Tabel 4.45 Hasil Model Regresi Logistik Skenario R2	155
Tabel 4.46 Pengujian Sensitivitas Tarif Parkir R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir	156
Tabel 4.47 Pengujian Sensitivitas Pembatasan Durasi Parkir R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir	158
Tabel 4.48 Uji Kelayakan Model R4.....	161
Tabel 4.49 Koefisien Determinasi R4	161
Tabel 4.50 Tabel Klasifikasi R4	162
Tabel 4.51 Tabel Uji Signifikansi Model R4	163
Tabel 4.52 Tabel Uji Parsial R4	163
Tabel 4.53 Variabel Signifikan Model Regresi Logistik R4	165
Tabel 4.54 Tabel Uji Kelayakan Model Skenario R4.....	168
Tabel 4.55 Koefisien Determinasi Skenario R4	168
Tabel 4.56 Tabel Klasifikasi Skenario R4	169
Tabel 4.57 Tabel Uji Signifikansi Model Skenario R4	170
Tabel 4.58 Tabel Uji Parsial Skenario R4	170
Tabel 4.59 Hasil Model Regresi Logistik Skenario R4	171

Tabel 4.61 Pengujian Sensitivitas Pembatasan Durasi Parkir R4
Terhadap Probabillitas Pemilihan Parkir 172

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian	7
Gambar 1.2 Bagan Kerangka Berpikir	11
Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro.....	14
Gambar 3.1 Bagan Tahapan Penelitian	53
Gambar 4.1 Peta Batas Administrasi Wilayah Penelitian	57
Gambar 4.2 Peta Penggunaan Lahan Wilayah Penelitian	69
Gambar 4.3 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Gemblongan	79
Gambar 4.4 Penampang Jalan Gemblongan.....	79
Gambar 4.5 Penandaan Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Gemblongan	80
Gambar 4.6 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Tunjungan.....	80
Gambar 4.7 Penampang Jalan Tunjungan	81
Gambar 4.8 Fasilitas Penandaan <i>On-street Parking</i> Jalan Tunjungan	81
Gambar 4.9 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Praban.....	82
Gambar 4.10 Penampang Jalan Praban	82
Gambar 4.11 Fasilitas Penandaan <i>On-Street Parking</i> Jalan Praban .	83
Gambar 4.12 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Genteng Besar	83
Gambar 4.13 Penampang Jalan Genteng Besar.....	84
Gambar 4.14 <i>Signage On-street Parking</i> Jalan Genteng Besar.....	84
Gambar 4.15 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Embong Sawo.....	85
Gambar 4.16 Penampang Jalan Embong Sawo	85
Gambar 4.17 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Embong Trengguli.....	86
Gambar 4.18 Penampang Jalan Embong Trengguli	86
Gambar 4.19 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Embong Wungu.....	87

Gambar 4.20 Penampang Jalan Embong Wungu	87
Gambar 4.21 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Genteng Kali.....	88
Gambar 4.22 Penampang Jalan Genteng Kali	88
Gambar 4.23 <i>Signage On-street Parking</i> Jalan Genteng Kali	89
Gambar 4.24 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Tegalsari	89
Gambar 4.25 Penampang Jalan Tegalsari.....	90
Gambar 4.26 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Kombes Pol. M. Duryat.....	90
Gambar 4.27 Penampang Jalan Kombes Pol. M. Duryat	91
Gambar 4.28 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Blauran	91
Gambar 4.29 Penampang Jalan Blauran.....	92
Gambar 4.30 Fasilitas Penandaan <i>On-Street Parking</i> Jalan Blauran	92
Gambar 4.31 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Kranggan	93
Gambar 4.32 Penampang Jalan Kranggan.....	93
Gambar 4.33 Fasilitas Penandaan <i>On-Street Parking</i> Jalan Kranggan	94
Gambar 4.34 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Bubutan	94
Gambar 4.35 Penampang Jalan Bubutan.....	95
Gambar 4.36 Fasilitas Penandaan <i>On-Street Parking</i> Jalan Bubutan	95
Gambar 4.37 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Tidar	96
Gambar 4.38 Penampang Jalan Tidar.....	96
Gambar 4.39 Fasilitas Penandaan <i>On-Street Parking</i> Jalan Tidar....	97
Gambar 4.40 Kondisi Eksisting Fasilitas <i>On-Street Parking</i> Jalan Semarang	97
Gambar 4.41 Penampang Jalan Semarang	98

Gambar 4.42 Kondisi Eksisting Fasilitas On-Street Parking Jalan Penghela	98
Gambar 4.43 Penampang Jalan Penghela.....	99
Gambar 4.44 Beberapa Fasilitas Penerangan <i>On-Street Parking</i> Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya.....	101
Gambar 4.45 Rompi Khusus Juru Parkir Zona.....	101
Gambar 4.46 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jenis Kelamin	102
Gambar 4.47 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Usia	103
Gambar 4.48 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	105
Gambar 4.49 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	105
Gambar 4.50 Persentase Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R2.....	107
Gambar 4.51 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jenis Kelamin	108
Gambar 4.52 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Usia	109
Gambar 4.53 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	111
Gambar 4.54 Persentase Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Tingkat Pendapatan	111
Gambar 4.55 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R4.....	113
Gambar 4.56 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Maksud Perjalanan	114
Gambar 4.57 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Lama Perjalanan	117
Gambar 4.58 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan.....	118
Gambar 4.59 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Maksud Perjalanan	120

Gambar 4.60 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Lama Perjalanan	122
Gambar 4.61 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan	124
Gambar 4.62 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Durasi Parkir	126
Gambar 4.63 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Biaya Parkir	128
Gambar 4.64 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki.....	130
Gambar 4.65 Tingkat Kemudahan On-Street Parking Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2.....	131
Gambar 4.66 Tingkat Keamanan <i>On-Street Parking</i> Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2.....	133
Gambar 4.67 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Durasi Parkir	134
Gambar 4.68 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Biaya Parkir	136
Gambar 4.69 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki.....	138
Gambar 4.70 Tingkat Kemudahan <i>On-Street Parking</i> Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4.....	140
Gambar 4.71 Tingkat Keamanan <i>On-Street Parking</i> Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4.....	141
Gambar 4.72 Grafik Sensitivitas Tarif Parkir R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir	157
Gambar 4.73 Grafik Sensitivitas Pembatasan Durasi R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir	159
Gambar 4.76 Grafik Sensitivitas Pembatasan Durasi Parkir R4 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir	173

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Surabaya merupakan kota metropolitan kedua terbesar di Indonesia dengan jumlah penduduk mencapai 3.200.454 jiwa (Badan Pusat Statistik, 2014). Perkembangan jumlah penduduk di Kota Surabaya diiringi dengan meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan bermotor. Di tahun 2016, berdasarkan data Satlantas Polrestabes Surabaya, tercatat jumlah kendaraan bermotor Kota Surabaya mencapai angka 4.521.629 unit, dengan jumlah kendaraan roda dua sebanyak 3.625.999 unit. Angka ini terus meningkat dengan rata-rata jumlah pertumbuhan sepeda motor sebesar 13.441 per bulan dan untuk kendaraan roda empat atau lebih, rata - rata bertambah 4.042 unit per bulan.

Peningkatan kecenderungan perjalanan dengan angkutan pribadi adalah dampak fenomena pertumbuhan daerah perkotaan. Kendaraan pribadi memiliki keuntungan yang sangat besar bagi setiap individu. Dalam hal mobilitas, penggunaan kendaraan pribadi akan meningkatkan kemampuan seseorang untuk melakukan pergerakan (Tamin, 2000). Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi berpotensi menimbulkan masalah dalam penataan parkir. Limpahan parkir kendaraan bermotor terjadi bukan saja di dalam gedung atau ruang parkir, melainkan juga sampai ke badan jalan perkotaan. Limpahan parkir ini mengakibatkan gangguan berupa tertundanya arus lalu lintas (Barter, 2016).

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggal oleh pengemudinya (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996). Pada dasarnya, parkir terbagi dua yaitu parkir di jalan (*on-street parking*) dan parkir di luar jalan (*off-street parkir*). Kota Surabaya sendiri sudah memiliki 1568 titik parkir tepi jalan yang tersebar di 31 kecamatan (Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2011). Keberadaan titik – titik parkir tepi jalan di pusat kegiatan Kota Surabaya menimbulkan kepadatan lalu lintas karena badan jalan yang terpakai untuk parkir jalan. Hal ini memicu kecepatan arus menjadi rendah yang merupakan gejala awal

kemacetan lalu lintas. Kawasan Tunjungan dan Blauran merupakan kawasan – kawasan pusat kegiatan di Kota Surabaya yang memiliki parkir tepi jalan. Kedua kawasan ini mempunyai keadaan lalu lintas yang padat. Rata – rata derajat kejenuhan jalan (DS) di Kawasan Tunjungan berada di angka 0.9 dan Kawasan Blauran sendiri di angka 0.85 (Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2017). Berdasarkan MKJI, jalan dengan derajat kejenuhan antara 0,8 – 1 adalah jalan yang berada dalam kondisi tidak stabil. Dalam RTRW Kota Surabaya 2013, kedua kawasan ini juga termasuk dalam titik – titik parkir tepi jalan yang menjadi perhatian.

Data Dinas Perhubungan Kota Surabaya tahun 2017 menunjukkan tepi jalan Kawasan Tunjungan rata – rata per-harinya berpotensi menjadi lahan parkir bagi 1263 mobil dan 314 sepeda motor, sedangkan di sisi tepi jalan Kawasan Blauran per – harinya berpotensi dipakai sebagai tempat parkir untuk 856 mobil dan 2561 sepeda motor. Sebagian besar dimensi parkir kedua kawasan tersebut berbentuk parkir paralel (Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2017). Potensi ruang parkir yang besar ini mengundang mobil datang dan membangkitkan pergerakan mobil (Rye, 2011). Selain itu, lebar jalan yang tersita oleh kegiatan perparkiran mengurangi kemampuan jalan dalam kinerjanya (Tamin, 2000).

Dengan tingginya tingkat potensi parkir di kawasan – kawasan tersebut, Dinas Perhubungan Kota Surabaya menerapkan kebijakan parkir zona berdasarkan Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) Kota Surabaya Nomor 188.45/5491/436.7.14/2017 tentang Penerapan Kawasan Parkir Zona di Kota Surabaya serta Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya untuk memengaruhi lalu lintas dan kemacetan Kota Surabaya yang disebabkan oleh parkir. Penerapan kebijakan ini berfokus pada peningkatan tarif/ harga parkir dan merupakan instrumen penataan parkir tepi jalan umum untuk mengurangi kemacetan di Kawasan Tunjungan dan Blauran, bersamaan dengan 12 kawasan lainnya yaitu, Jembatan Merah, Tugu Pahlawan, Embong Malang, Pasar Atom,

Taman Bungkul, Balai Kota, Kertajaya dan Keputeran, Nginden, Mayjen Sungkono, Rungkut, dan Kebun Binatang.

Parkir sebenarnya merupakan sumber daya yang berharga bagi kota dan transportasi, dan perlu dikelola secara efisien. Ketersediaan dan biaya untuk ruang parkir adalah pertimbangan yang sangat penting bagi seseorang untuk memutuskan moda perjalanan (Rye, 2011). Tamin (2000) menyatakan parkir tepi jalan memberikan kerugian besar bagi pengguna jalan. Kerugian yang ditimbulkan berupa penurunan kapasitas yang besar bila dibandingkan dengan jalan tanpa parkir serta menurunnya kecepatan kendaraan. Parkir hendaknya menjadi alat untuk menekan kemacetan, meningkatkan kelancaran lalu lintas, dan mengurangi tingkat kecelakaan di jalan, sehingga perlu diatur dengan regulasi yang terarah, konsisten, dan meningkat (Bappenas, 2015).

Penetapan kebijakan biaya parkir merupakan salah satu jenis upaya *travel demand management* (TDM), suatu upaya dengan tujuan untuk memaksimalkan efisiensi sistem transportasi yang lebih efektif, sehat, dan ramah lingkungan seperti angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor, dari sisi. Dengan instrumen penetapan biaya parkir yang tepat, dapat mencegah kepemilikan penggunaan kendaraan bermotor dan mendorong untuk beralih ke transportasi umum atau kendaraan tidak bermotor (Broaddus, 2009). Berdasarkan beberapa studi dalam harga parkir, bisa dikatakan bahwa pengenaan biaya parkir adalah metode yang efektif untuk kebijakan TDM (Qi, 2014).

Tarif parkir dianggap memainkan peran kunci dalam perilaku parkir pengemudi dan oleh karenanya tarif parkir juga dikatakan sebagai cara yang efektif untuk memengaruhi perilaku parkir (Griffioen-Young et. al., 2004). Tarif parkir per jam dapat mengurangi atau menyebabkan permintaan parkir tergantung pada elastisitas waktu penggunaan fasilitasnya (sampai harga parkir per jam) (Nourinejad & Roorda, 2017).

Dalam perumusan kebijakan parkir, yang menjadi pertimbangan pertama adalah perilaku atau pilihan konsumennya (Victoria Transport Policy Institute, 2010), Qi (2014) juga menyatakan perilaku parkir sangat penting dalam merancang kebijakan parkir yang

ditargetkan untuk pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Perilaku masyarakat terhadap kebijakan parkir juga memberikan dampak pada efektivitas dari kebijakan itu sendiri. Perilaku parkir merupakan setiap sikap dan pola perilaku pengguna yang berkaitan dengan parkir (Ma et. al., 2013). Namun, kurangnya informasi mengenai perilaku parkir masyarakat, mempersulit untuk menetapkan kebijakan parkir yang efektif (Teknomo dan Hakao, 1997). Pemilihan parkir cenderung didasari oleh kebiasaan melakukan pergerakan yang berulang – ulang. Untuk memahami bagaimana orang membuat keputusan parkir, haruslah dipertimbangkan berbagai faktor, dan harga parkir hanyalah salah satunya (Griffioen-Young et. al., 2004).

Kawasan Tunjungan dan Blauran di Kota Surabaya merupakan pusat kegiatan yang mempunyai parkir tepi jalan. Keadaan jalan – jalan yang berada di kawasan tersebut dikategorikan tidak stabil berdasarkan derajat kejenuhannya. Titik – titik parkir tepi jalan kedua kawasan tersebut mempunyai potensi parkir yang besar dan memicu kemacetan lalu lintas. Kedua kawasan ini juga merupakan bagian dari titik – titik parkir yang menjadi perhatian berdasarkan RTRW Kota Surabaya tahun 2013. Pemerintah Kota Surabaya telah menetapkan kebijakan parkir untuk permasalahan tersebut yang berfokus kepada penaikan tarif parkir. Penetapan tarif parkir merupakan salah satu upaya dalam upaya *travel demand management* (TDM) untuk memaksimalkan efisiensi sistem transportasi yang lebih efektif. Dalam penetapan kebijakan parkir, pemilihan dan perilaku parkir konsumen merupakan pertimbangan pertama (Victoria Transport Policy Institute, 2010). Kurangnya informasi mengenai perilaku pemilihan parkir masyarakat, mempersulit untuk menetapkan kebijakan parkir yang efektif (Teknomo dan Hakao, 1997). Oleh karena itu, diperlukan kajian untuk mengetahui faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan parkir tepi jalan di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya guna menjadi pengembangan kebijakan parkir dan mengatasi kemacetan.

1.2 Rumusan Masalah

Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran adalah kawasan – kawasan yang merupakan titik pusat kegiatan di Kota Surabaya dan

juga memiliki parkir tepi jalan. Kedua kawasan ini mempunyai keadaan lalu lintas yang padat dengan derajat kejenuhan jalan – jalan di kawasan tersebut dalam kategori tidak stabil. Dalam RTRW Kota Surabaya tahun 2013, titik – titik parkir tepi jalan Kawasan Tunjungan dan Blauran juga menjadi perhatian. Kedua kawasan ini juga kawasan yang termasuk dalam peraturan parkir zona dengan tarif lebih tinggi menurut Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas Perhubungan (Kadishub) Kota Surabaya Nomor 188.45/5491/436.7.14/2017 tentang Penerapan Kawasan Parkir Zona di Kota Surabaya serta Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya.

Maka dari itu, implementasi kebijakan parkir yang telah ditetapkan diharapkan dapat mengurangi kemacetan di ruas jalan Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran. Dalam setiap perumusan kebijakan parkir, pertimbangan pertamanya adalah perilaku atau pilihan konsumennya (Victoria Transport Policy Institute, 2010). Perilaku masyarakat terhadap kebijakan parkir juga memberikan dampak pada efektivitas dari kebijakan itu sendiri. Berdasarkan rumusan masalah tersebut, pertanyaan yang diajukan pada penelitian ini adalah, “Bagaimana faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* parkir Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya?”

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan parkir di tepi jalan umum pada Kawasan Tunjungan dan Blauran di Kota Surabaya. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka dirumuskan sasaran penelitian sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik pelaku parkir dan perilaku perjalanannya di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya,
2. Mengidentifikasi karakteristik *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya,

3. Menganalisis faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya.

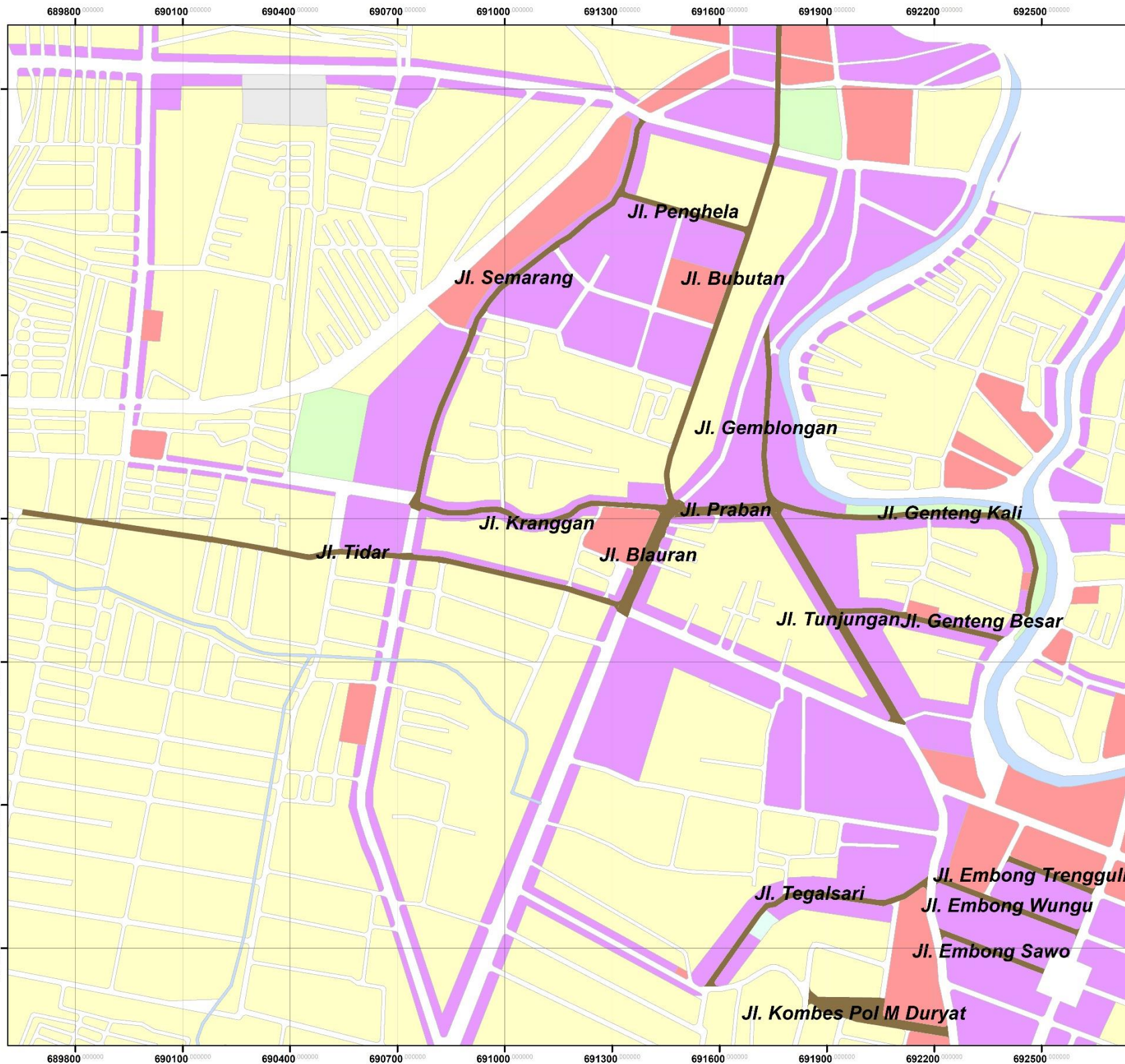
1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian ini terdiri dari delapan jalan dengan parkir tepi yang berada di Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran, Surabaya Pusat. Adapaun ruang lingkup wilayah yang dimaksud adalah Jalan Gembolan, Jalan Tunjungan, Jalan Praban, Jalan Genteng Besar, Jalan Embong Sawo, Jalan Embong Trengguli, Jalan Embong Wungu, Jalan Genteng Kali, Jalan Tegalsari, dan Jalan Kombes Pol. M. Duryat untuk Kawasan Tunjungan, sedangkan untuk kawasan Blauran adalah Jalan Blauran, Jalan Kranggan, Jalan Bubutan, dan Jalan Tidar, Jalan Semarang, dan Jalan Pengheka. Berikut adalah peta ruang lingkup wilayah penelitian pada Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran, Surabaya.

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi

Agar tujuan dan sasaran yang telah dirumuskan dalam penelitian ini dapat tercapai, digunakan beberapa pustaka dan teori untuk memfokuskannya. Materi yang akan dibahas dalam penelitian ini meliputi teori parkir, teori manajemen permintaan transportasi berupa manajemen parkir, dan studi perilaku parkir.



Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember 2018

JUDUL PETA

*Ruang Lingkup Wilayah Penelitian
Pemodelan Faktor - Faktor Pemilihan
On-Street Parking di Kawasan Tunjungan
dan Blauran Kota Surabaya*

SUMBER PETA

- RTRW Kota Surabaya Tahun 2016
- Dinas Perhubungan, 2018

LEGENDA

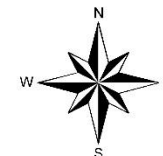
 Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

INSET



SKALA

1 : 10,000



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

1.4.3 Ruang Lingkup Pembahasan

Fokus pembahasan dalam penelitian ini adalah aspek yang mencakup hal – hal yang berkaitan dengan faktor – faktor pemilihan *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran Kota Surabaya. Pembahasan pada model faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* akan terkait dengan karakteristik pelaku pengguna parkir, karakteristik perjalanan pelaku parkir, dan karakteristik perparkiran *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah untuk memberikan masukan studi mengenai permasalahan transportasi dan manajemen kebutuhan transportasi dengan manajemen parkir.

1.5.2 Manfaat Praktisi

Adapun manfaat praktisi dari penelitian ini adalah menjadi pertimbangan bagi pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya dalam perumusan dan rencana pengembangan penyelenggaraan parkir serta menjadi masukan yang membangun guna meningkatkan kualitas dalam perencanaan manajemen parkir perkotaan.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian ini memiliki sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup substantis, ruang lingkup wilayah, dan ruang lingkup pembahasan serta kerangka berpikir

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan tinjauan pustaka tentang teori sistem transportasi, teori manajemen permintaan akan transportasi, teori parkir dan manajemen parkir, karakteristik parkir, dan faktor – faktor pemilihan parkir.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi metode penelitian pendekatan penelitian, jenis penelitian, populasi dan sampel, metode pengumpulan data, Teknik analisa data, serta organisasi variable dan tahapan analisis.

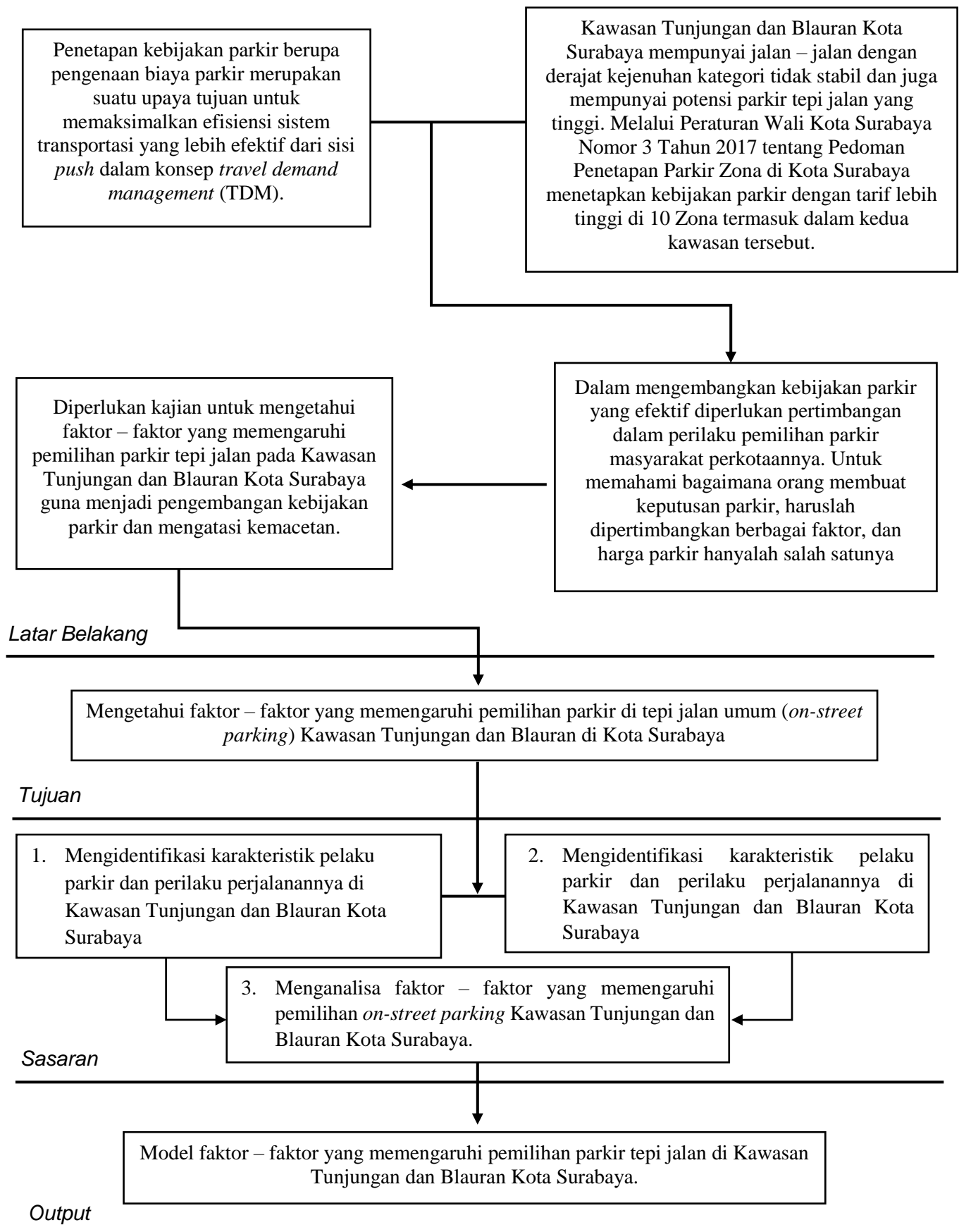
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini akan membahas mengenai gambaran umum wilayah stui yang berkaitan dengan aspek yang dibahas dalam penelitian. Adapun yang menjadi wilayah studi dalam penelitian ini dalah kawasan *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran di Kota Surabaya. Penjelasan analisa dan pembahasannya diangkat dari masalah penelitain dilakukan dari mengacu pada tujuan dan sasaran penelitian yang telah ditetapkan.

BAB V KESIMPULAN

Bab ini merupakan penutup dari bahasan penelitian yang berisi kesimpulan dari setiap pembahasan di bab sebelumnya, bab ini juga berisikan rekomendasi yang disusun berdasarkan hasil dari pembahasan yang dilakukan dalam penelitian.

1.7 Kerangka Berpikir



Gambar 1.2 Bagan Kerangka Berpikir

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

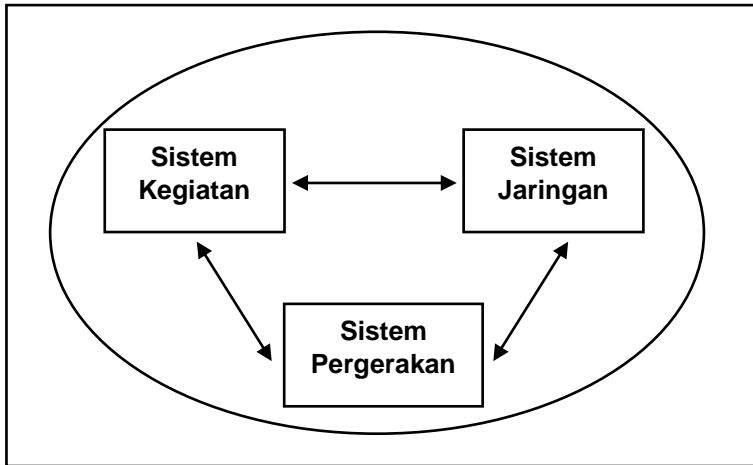
BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi Sebagai Sebuah Sistem

Pada dasarnya sistem adalah suatu kerangka dari prosedur – prosedur yang saling berinteraksi dalam suatu kesatuan untuk menjalankan suatu proses pencapaian untuk tujuan utama (Sutraman, 2009). Sistem juga dapat diartikan sebagai gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi sistem, perubahan pada suatu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2000). Dalam Tamin (2000), dijelaskan pendekatan sistem – sistem transportasi dilakukan dalam bentuk sistem transportasi makro (menyeluruh).

Sistem transportasi makro dapat dipecah lagi menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro). Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan. Maka sistem transportasi meliputi beberapa sistem yang saling berkaitan dan saling memengaruhi. Sistem – sistem yang membentuk sistem transportasi antara lain adalah sistem pergerakan, sistem jaringan dan sistem aktivitas. Selain itu terdapat pula sistem kelembagaan yang berfungsi sebagai penunjang dan yang memengaruhi hubungan berbagai sistem tersebut (Fadiah, 2003).



Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro

Sumber: Tamin, 2000

Sistem tata guna lahan atau sistem kegiatan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan. Untuk memenuhi kebutuhan dan menunjang aktivitasnya, manusia membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi ini dikenal dengan sistem jaringan. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan menghasilkan sebuah pergerakan kendaraan dan/atau orang. Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik (Tamin, 2000).

Pendekatan yang selama ini dilakukan oleh para pengambil keputusan dalam berbagai kebijakan pengembangan sistem transportasi perkotaan di Indonesia yang menggunakan pendekatan konvensional yaitu *'predict and provide'*, harus mulai diganti dengan pendekatan baru, yaitu *'predict and prevent'*. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan usaha pengelolaan atau manajemen

pada sisi kebutuhan, yang dikenal dengan *Transport Demand Management* atau *Travel Demand Management* (TDM) (Tamin, 2000).

2.2 Transport Demand Management (TDM)

Transport Demand Management (TDM) atau yang biasa disebut juga manajemen permintaan transportasi adalah istilah umum untuk strategi yang menghasilkan penggunaan sumber – sumber transportasi yang lebih efisien, lawan dari peningkatan suplai sistem transportasi melalui perluasan jalan, fasilitas parkir, bandar udara, dan fasilitas kendaraan bermotor lainnya. Manajemen mobilitas memberikan penekanan pada pergerakan orang dan barang, tidak hanya pada kendaraan bermotor, dengan memberikan prioritas pada angkutan umum, *ride sharing*, hingga kendaraan tidak bermotor. Orski (1998) dalam Tamin (2000) mengatakan *Transport Demand Management* (TDM) atau Manajemen Kebutuhan akan Transportasi (MKT) adalah suatu cara untuk memengaruhi perilaku pelaku pergerakan yang mempunyai tujuan untuk mengurangi besarnya kebutuhan akan pergerakan atau menyebarkan kebutuhan tersebut dalam ruang dan waktu yang lebih bervariasi. TDM juga dapat diartikan sebagai serangkaian upaya untuk memengaruhi atau mendistribusi ulang permintaan perjalanan. Kebutuhan akan transportasi secara umum mengikuti teori ekonomi tentang permintaan dan penawaran pada barang (Broaddus, 2009)

Konsep Manajemen Kebutuhan akan Transportasi (MKT) diharapkan dapat menggantikan pendekatan konvensional dalam memecahkan masalah transportasi perkotaan. Kemacetan yang terjadi di daerah perkotaan timbul karena proses pergerakan dilakukan pada lokasi yang sama dan sering terjadi pada waktu yang bersamaan. Dalam konsep TDM, pembatasan kebutuhan akan transportasi tidak berarti membatasi jumlah pergerakan yang akan terjadi, tetapi mengelola proses pergerakan tersebut agar tidak terjadi pada waktu yang bersamaan atau lokasi yang bersamaan (Tamin, 2000).

Dalam TDM ada dua jenis dasar untuk peningkatan efisiensi sistem transportasi yaitu *push* dan *pull*. *Push* merupakan usaha atau upaya untuk membuat kendaraan pribadi menjadi kurang menarik

untuk digunakan, sedangkan *pull* adalah upaya yang menjadikan moda transportasi selain kendaraan bermotor pribadi menjadi lebih menarik (Broaddus, 2009). Salah satu konsep kebijakan yang dapat dilakukan dalam implementasi konsep TDM dari sisi *push* adalah manajemen parkir. Manajemen parkir merupakan bentuk strategi yang digunakan untuk meningkatkan efisiensi penggunaan parkir eksisting, menurunkan permintaan parkir, dan menggeser penggunaan kendaraan pribadi menjadi ke angkutan umum (Rodriguez, 2009).

2.3 Tinjauan Tentang Parkir

Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan oleh pengemudinya. Sejalan dengan hal tersebut, dalam Warpani (1990) dijelaskan parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut dengan parkir (Wikrama, 2010).

2.3.1 Jenis – Jenis Parkir

Sarana perparkiran adalah bagian dari keseluruhan sistem transportasi, dikarenakan dalam setiap perjalanan yang menggunakan kendaraan akan diawali dan diakhiri ditempat parkir. Rye (2011) membagi parkir kedalam empat jenis parkir, yaitu:

1. Parkir di ruang milik jalan (*on-street*), adalah parkir pada jalan umum yang seringkali mengambil ruang, baik secara legal maupun tidak, yang disediakan untuk pejalan kaki,
2. Parkir umum di luar ruang milik jalan (*off-street*), adalah parkir yang tidak berada di jalan umum, dimana semua lapisan masyarakat dapat menggunakannya sesuai dengan ketentuan yang berlaku,
3. Parkir swasta non – residensial di luar ruang milik jalan (*private non – residential (PNR) off – street*), adalah jenis parkir yang umum dijumpai di dalam suatu bangunan gedung atau tata guna lahan yang secara teoritis hanya mereka yang

terkait dengan gedung tersebut yang dapat menggunakan ruang parkirnya,

4. Parkir pribadi dalam permukiman (*private residential parking*), adalah jenis ruang parkir yang biasa ditemui dalam gedung yang terkait dengan perumahan atau rumah susun dan hanya penghuni yang dapat menggunakan parkir disana.

Sedangkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia (1998) mengklasifikasikan sarana parkir ke dalam tiga jenis yaitu parkir menurut tempatnya, parkir menurut statusnya, dan parkir menurut tujuannya.

1. Parkir menurut tempatnya:
 - a. Parkir di jalan (*on-street parking*), adalah ruang parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri untuk memfasilitasi ruang parkir,
 - b. Parkir di luar jalan (*off-street parking*), merupakan ruang parkir yang diadakan dengan tujuan menghindari terjadinya hambatan lalu lintas akibat parkir kendaraan di tepi jalan. Parkir di luar jalan diadakan dengan menggunakan gedung atau lahan khusus parkir.
2. Parkir menurut statusnya:
 - a. Parkir umum, adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah setempat, yang termasuk dalam bagian dari tempat parkir umum adalah parkir di tepi jalan umum,
 - b. Parkir khusus, adalah perparkiran yang menggunakan tanah – tanah atau lahan yang tidak dikuasai oleh pemerintah daerah, dikelola dan diselenggarakan oleh pihak lain yang dapat berupa badan usaha maupun perorangan. Tempat parkir khusus ini diselenggarakan dengan mendapatkan izin dari pemerintah daerah,
 - c. Parkir darurat, merupakan jenis perparkiran di tempat – tempat umum baik yang menggunakan lahan, tanah, jalan – jalan, hingga lapangan – lapangan baik milik

pemerintah maupun swasta yang diselenggarakan karena adanya kegiatan darurat.

3. Parkir menurut tujuannya:
 - a. Parkir penumpang, yaitu parkir untuk menaik – turunkan penumpang, dan
 - b. Parkir barang, adalah parkir untuk kegiatan bongkar – muat barang.

2.3.2 Parkir di Ruang Milik Jalan (*On-Street Parking*)

Penyediaan fasilitas parkir di tepi jalan umum adalah jenis perparkiran yang penempatannya di tepi jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi pengadaan fasilitas parkir. Parkir ini sangat menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan ruang parkir berdekatan dengan tempat tujuan perjalanan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia, 1998). Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota, yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan. Parkir di ruang milik jalan hampir selalu dimiliki oleh publik dan disediakan oleh pemerintah lokal dibawah pedoman umum dari pemerintah pusat. Namun, normalnya pemerintah lokal/daerah yang menentukan batasan – batasan apa saja yang harus berlaku pada jalanan tertentu, selama masih dalam garis besar yang telah ditetapkan oleh pemerintah pusat (Rye, 2011). Parkir di tepian jalan bergantung pada durasi, pergantian, tingkat-pengisian parkir, dan distribusi ukuran kendaraan, lalu menentukan geometri parkir tepian jalan. Pertimbangan keselamatan harus dipertimbangkan pada susunan parkir di tepian jalan, dan faktor ini sangat erat kaitannya dengan volume dan kecepatan lalu lintas di jalan yang bersangkutan (Khisty & Lall, 2003).

Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996) memberikan klasifikasi pada ruang parkir di tepi jalan berdasarkan sudut dimana kendaraan diparkirkan sejajar dengan jalan sebagai berikut:

1. Parkir paralel: kendaraan diparkirkan lurus di sepanjang pinggir jalan. Dari persepektif mengenai kecelakaan, jenis parkir ini adalah parkir yang teraman. Namun, parkir jenis ini

menghabiskan panjang trotoar terbanyak dan oleh karenanya jumlah kendaraan yang bisa memanfaatkan ruang parkirnya menjadi sedikit,

2. Parkir 30°: dalam jenis parkir ini, kendaraan diparkirkan dengan membentuk sudut 30° terhadap badan jalan. Dalam keadaan ini akan lebih banyak jumlah kendaraan yang dapat diparkirkan bila dibandingkan dengan keadaan parkir paralel,
3. Parkir 45°: dengan semakin meningkatnya sudut ruang parkir, maka semakin meningkat juga jumlah kendaraan yang dapat diparkirkan. Karenanya, bila dibandingkan dengan parkir paralel dan parkir 30°, maka parkir jenis ini akan menampung lebih banyak lagi kendaraan,
4. Parkir 60°: kendaraan diparkirkan dengan membentuk sudut 60° terhadap panjang badan jalan,
5. Parkir sisi kanan: parkir jenis ini juga biasa dikatakan dengan parkir 90°, kendaraan diparkirkan tegak lurus terhadap badan jalan dan jenis parkir ini menyebabkan penyumbatan pada lalu lintas jalan raya karena memakan banyak ruang manfaat jalan.

Selain itu, parkir di tepi jalan juga dijabarkan kedalam tiga jenis oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia (1992), parkir ini terdiri dari:

1. Parkir di Daerah Perumahan
Parkir jenis ini adalah parkir yang berada di dalam kawasan perumahan, secara teknis sistem parkir di perumahan ini sebenarnya mempunyai kerugian dari berjejunya parkir di sepanjang trotoar jalan perumahan, namun hal ini menjadi kurang menjadi perhatian karena dengan berkurangnya kecepatan kendaraan akibat keberadaan parkir di jalan, secara tidak langsung akan meningkatkan keselamatan bagi penghuni kawasan perumahan,
2. Parkir di Pusat Kota, Tidak Dikontrol (*Uncontrolled*)
Pada jenis parkir ini terdapat empat macam alternatif cara parkir kendaraan, yaitu paralel terhadap jalan, tegak lurus terhadap jalan, diagonal (membentuk sudut terhadap jalan),

dan ditengah jalan yang cukup lebar (baik secara diagonal maupun tegak lurus terhadap jalan),

3. Parkir di Pusat Kota, Terkontrol (*Controlled*)

Dalam perencanaan transportasi, ada tiga jenis metode yang digunakan dalam mengontrol parkir di pusat kota:

- a. Pembatasan waktu parkir, berupa penetapan dengan petunjuk waktu maksimal yang bisa digunakan untuk parkir dipinggir jalan, seperti di daerah perkotaan dibatasi lamanya waktu parkir hanya satu jam, dan diarahkan untuk kegiatan jangka pendek,
- b. *Disc parking*, adalah sistem dimana pemilik kendaraan diminta untuk memperagakan kartu atau *disc* yang memperlihatkan waktu kedatangan kendaraan pada ruang parkir,
- c. Parkir meter, merupakan jam alat pengukur waktu, dimana jam berfungsi untuk mengukur lamanya parkir tersebut berputar sesuai dengan jumlah uang yang dimasukkan. Jadi seolah si pemarkir membeli waktu tertentu pada ruang parkir tersebut.

2.3.3 Kriteria Parkir Tepi Jalan

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996, terdapat lima hal yang harus dipertimbangkan dalam penyediaan parkir di badan jalan.

1. Lebar jalan, ditentukan dengan memberikan lebar minimum di jalan lokal primer, jalan lokal sekunder, dan jalan kolektor satu arah untuk parkir pada badan jalan
2. Volume lalu lintas pada jalan bersangkutan, dalam penentuan sudut parkir pada suatu badan jalan berbeda antara satu dengan yang lainnya dikarenakan arah gerak lalu lintas pada jalan yang bersangkutan,
3. Karakteristik kecepatan,
4. Dimensi kendaraan, pola parkir ditentukan bersamaan dengan dimensi kendaraan,

5. Penggunaan lahan sekitar, dengan perencanaan kebutuhan ruang yang baik dan sejalan dengan penggunaan lahan, maka implementasi parkir di badan jalan akan memberikan hasil yang baik.

2.3.4 Karakteristik Parkir

Karakteristik parkir adalah parameter yang memengaruhi pemanfaatan lahan parkir. Melalui karakteristik parkir dapat diketahui kondisi perparkiran yang terjadi pada ruang/ lahan parkir (Mariani (2010) dalam Palayukan, 2015). Karakteristik parkir berkaitan dengan besarnya jumlah kebutuhan parkir yang harus disediakan. Menurut Hobbs (1979) yang termasuk karakteristik – karakteristik parkir adalah:

1. Pengukuran parkir (*Parking measurements*), meliputi akumulasi parkir, volume parkir, *parking turnover*, dan indeks parkir,
2. Durasi parkir (*Parking durations*), durasi parkir adalah rentang waktu parkir sebuah kendaraan di suatu tempat dalam satu satuan waktu,
3. Jarak berjalan (*Walking distances*), ada batasan untuk sebagian orang seberapa jauh ia akan dan mau berjalan dari tempat parkirnya,
4. Penggunaan lahan (*Land use*), permintaan parkir biasanya sesuai dengan distribusi dan jenis penggunaan lahan di suatu daerah, bersamaan dengan tingkat aksesibilitas yang diberikan dengan moda transportasi lainnya,
5. Kontrol parkir (*Parking controls*), mendistribusikan tempat parkir lebih adil antara pengguna yang bersaing dan dapat memiliki dampak penting pada kebijakan transportasi dan penggunaan moda pergerakan.

Sedangkan menurut Highway Research Board (1971), karakteristik - karakteristik parkir yang berada di *Central Business District* (CBD) adalah:

1. Ketersediaan parkir (*parking supply*), merupakan jumlah pasti dari setiap lahan parkir yang tersedia berserta dengan lokasinya,

2. *Facility use*, dimana para pemarkir dibedakan dari jenis lahan parkir yang mereka gunakan, antara lain parkir di trotoar (*curb parking*), parkir di lahan parkir (*lot parking*), atau parkir di dalam garasi (*garage parking*),
3. Tujuan perjalanan (*trip purpose*), salah satu penentu utama karakteristik para pemarkir adalah tujuan pergerakannya. Hal ini berhubungan dengan durasi perjalanan dan tujuan dari pergerakan seperti bekerja, personal, atau berbelanja,
4. Akumulasi (*accumulation*), akumulasi dari total pemarkir dalam satu hari di jam kerja,
5. Durasi (*duration*), yang dimaksud dalam durasi disini adalah durasi pemakaian lahan parkir, dimana durasi parkir biasanya beragam tergantung dari jenis pergerakan dan jenis dari perkotaannya itu sendiri,
6. Jarak berjalan kaki (*walking distance*), jarak yang ditempuh dari lahan parkir menuju titik tujuan pergerakan,
7. Pergantian parkir (*turnover*), adalah perhitungan mengenai berapa banyak mobil yang menggunakan satu satuan lahan parkir dalam satu hari kerja.

Sejalan dengan Highway Research Board (1971) dan Hobbs (1979), Roess et. al. (2004) juga menjelaskan mengenai karakteristik parkir yang dibagi kedalam tiga pokok yaitu:

1. Jarak berjalan kaki (*walking distance*), dimana jarak berjalan maksimum yang akan ditoleransi oleh para pemarkir akan bervariasi tergantung dari tujuan perjalanan mereka dan dari ukuran kota itu sendiri,
2. Persediaan parkir (*parking inventories*), meliputi jumlah parkir yang tersedia, lokasi tempat parkir, dan tipe dari fasilitas parkir yang tersedia,
3. Akumulasi dan durasi (*accumulation and duration*), akumulasi didefinisikan sebagai jumlah kendaraan yang diparkir pada waktu tertentu, sedangkan durasi adalah lamanya waktu kendaraan individu tetap diparkirkan.

2.3.5 Faktor yang Memengaruhi Pemilihan Parkir

Manajemen parkir yang baik dan efisien dapat mengurangi keinginan/ kebutuhan perjalanan jauh, dapat membangkitkan keinginan masyarakat untuk melakukan peralihan moda yang lebih ramah lingkungan, atau meningkatkan keinginan pelaku perjalanan untuk menggunakan kendaraan umum karena tidak perlu memikirkan tentang ketersediaan parkir bagi kendaraan mereka di tempat tujuan perjalanan (Rye, 2011). Manajemen parkir dapat diartikan sebagai berbagai kebijakan dan program yang hasilnya adalah peningkatan efisiensi penggunaan lahan parkir (Barter, 2014; dalam Victoria Transport Policy Institute, 2016). Kebijakan parkir bukan hanya ditujukan untuk mengendalikan permintaan terhadap parkir, namun juga mendorong serta menginduksikan pergeseran pemilihan moda perjalanan yang lebih berpihak kepada angkutan umum (O'Flaherty, 1997).

Adapun bentuk - bentuk strategi manajemen parkir yang disebutkan dalam Sustainable Urban Transport Project (2011), seperti penetapan peraturan parkir, penetapan tarif parkir, parkir khusus penghuni, pengadaan strandar parkir maksimum, fasilitas *park and ride*, dan sistem pemandu parkir. Victoria Transport Policy Institute (2016) juga menjabarkan secara garis besar strategi manajemen parkir terbagi tiga yaitu strategi yang meningkatkan efisiensi fasilitas parkir, startegi yang menekan permintaan parkir, dan strategi pendukung.

Caicedo (2016) menyatakan bahwa dalam upaya menentukan strategi yang benar di manajemen pergerakan, perilaku pemilihan individu harus didalami dan reaksi masyarakat terhadap strategi tersebut harus diprediksi terlebih dahulu. Penetapan strategi manajemen parkir seharusnya mencocokkan masalah dengan pemecahannya (Rye, 2011). Dalam penentuan strategi manajemen parkir, diperlukan konsep dasar yang menjadi pertimbangan untuk implementasinya. Litman (2016) menjelaskan mengenai sepuluh prinsip yang menjadi dasar perencanaan dan pemutusan startegi manajemen parkir, dimana yang menjadi pertimbangan pertama adalah pilihan konsumen, dilanjutkan dengan informasi pengguna, *sharing*, efisiensi utilitas, fleksibilitas, prioritas, tarif/ harga,

manajemen puncak, kualitas vs kuantitas, dan analisis komprehensif. Untuk lebih memahami mengenai bagaimana orang membuat keputusan parkir, harus dipertimbangkan bahwa keputusan ini didasari oleh bobot yang diberikan pada berbagai karakteristik (Griffioen-Young et.al., 2004)

Dengan diperlukannya pertimbangan akan perilaku individu mengenai pemilihan parkir dalam konsep manajemen parkir, Brooke et. al. (2016) menjelaskan bahwa terdapat sembilan faktor yang memengaruhi pemilihan parkir. Faktor – faktor tersebut meliputi:

1. Area kebijakan jaringan lalu lintas (*Area-wide traffic network policy*), karakteristik jaringan seperti kemacetan lalu lintas dapat berdampak pada pilihan parkir melalui pengemudi yang mengubah rute agar terhindar dari daerah yang padat dan penundaan waktu yang terkait,
2. Area kebijakan parkir (*Area-wide parking policy*), terkait dengan kontrol dan penegakan akan parkir ilegal yang menggunakan denda kepada yang telah melanggar peraturan,
3. Terkait waktu (*Time – related*), pengaruh seperti waktu untuk mencari parkir, batas waktu untuk mengakses, waktu berjalan dari tempat parkir sampai ke tujuan parkir,
4. Terkait harga (*Price – related*), harga parkir yang bervariasi sesuai dengan durasi dan tipe parkir memberikan pengaruh hubungan timbal balik dengan faktor lainnya,
5. Karakteristik fisik area parkir (*Physical parking characteristic*), jenis parkir bisa dikategorikan sebagai '*on-street*', '*off-street*', '*multi-storey*', beberapa individu mungkin tidak memberikan preferensi terhadap jenis parkir, namun ada juga sebagian individu yang memilih tempat parkir yang berbasis pada tipe tertentu
6. Karakteristik perjalanan individu (*Individual trip characteristics*), tujuan perjalanan yang berbeda (misalnya, perjalanan hiburan atau belanja) adalah faktor yang memengaruhi pilihan parkir karena kendala waktu mungkin lebih signifikan untuk tujuan perjalanan tertentu daripada

yang lainnya. Durasi parkir dan jumlah tujuan perjalanan juga memengaruhi individu dalam pemilihan parkir,

7. Karakteristik sosio – demografi (*Socio – demographic characteristics*), terdapat perbedaan dalam pemilihan parkir yang dipengaruhi oleh jenis gender, bersamaan juga dengan faktor umur, serta hal ini juga berlaku untuk ukuran keluarga,
8. Karakteristik sosio – ekonomi (*Socio – economic characteristics*), pendapatan adalah faktor yang memengaruhi kemauan individu untuk membayar (*willingness to pay*) parkir,
9. Karakteristik personal individu (*individual personal characteristics*), mengenai pertimbangan akan kenyamanan dan keamanan dari sarana parkir.

Coppola (2004) juga menjelaskan mengenai atribut – atribut yang menjadi faktor yang memengaruhi pemilihan parkir. Atribut – atribut tersebut adalah sebagai berikut:

1. Waktu berjalan kaki, waktu yang dihabiskan untuk berjalan dari sarana parkir hingga ke tujuan akhir perjalanan, serta keadaan dari pedestrian,
2. Tarif parkir, biaya yang terkait dengan ongkos parkir,
3. Waktu parkir, terbagi antara waktu yang dihabiskan untuk mencari tempat parkir yang kosong/ tersedia dan durasi/ lamanya menggunakan sarana parkir,
4. Karakteristik perjalanan, berhubungan dengan frekuensi perjalanan, waktu perjalanan, pemilihan moda, dan tujuan perjalanan yang dibedakan seperti bekerja, berbelanja, dan bersekolah.

Permintaan parkir (*demand*) merupakan hal yang berkaitan erat dengan pemilihan parkir, dimana menurut Highway Research Board (1971) yang menjadi faktor yang memengaruhi permintaan parkir adalah:

1. Karakteristik populasi (*population characteristics*), basis dari segala yang memengaruhi permintaan. Hal ini berkaitan dengan ukuran anggota keluarga, umur, pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan *residential density*,

2. Penggunaan lahan (*land and building use*), biasanya melibatkan aktivitas utama atau penggunaan situs tertentu, dan umumnya penggunaan "bangunan",
3. Alternatif moda transportasi yang tersedia (*alternative transportation modes*), yang termasuk alternatif dari pada penggunaan parkir adalah berjalan kaki, naik taxi, menggunakan transportasi publik, dan antar – jemput,
4. Akses lalu lintas (*traffic access*), akses lalu lintas memengaruhi parkir dan juga sebaliknya,
5. Tundaan di Sarana Parkir (*parking facility congestion*) - Kemacetan, seperti yang diukur dengan lama yang tidak dapat diterima untuk masuk atau keluar dari fasilitas parkir, akan mengurangi permintaan,
6. Ketersediaan parkir (*shortage*), permintaan parkir juga dipengaruhi oleh ketersediaan lapangan parkir,
7. Lokasi (*location*), lokasi dari sarana parkir berkaitan dengan tujuan perjalanan dari si pelaku pergerakan,
8. Biaya (*cost*), biaya yang dikeluarkan untuk membayar tarif parkir, dimana semakin tinggi tarif parkir biasanya permintaan parkir akan semakin menurun,
9. Peraturan setempat (*public administration*), permintaan parkir berhubungan dengan administrasi setempat dengan beberapa cara, misalnya ada peraturan zona, pembatasan parkir, dsb.

Teknomo dan Hakao (1997) secara umum juga menjelaskan faktor – faktor yang dapat memengaruhi perilaku pemilihan parkir di daerah perkotaan adalah karakteristik pengguna, informasi mengenai perjalanan dan parkir, serta karakteristik perparkiran.

1. Karakteristik pengguna (*parker's characteristic*), merupakan informasi general pengguna parkir mengenai gender, umur, dan penghasilan.
2. Informasi mengenai perjalanan dan parkir (*trip and parking information*), meliputi tujuan perjalanan, kepemilikan mobil, lokasi parkir, informasi parkir, jumlah tujuan perjalanan, kebiasaan parkir,

3. Karakteristik perparkiran (*parking area characteristic*), hal ini meliputi jarak lokasi ke tujuan parkir, kemudahan melakukan parkir, kondisi pedestrian, tarif parkir, durasi parkir, ketersediaan parkir, dan keamanan.

Kemungkinan respon dari para pengendara terhadap kebijakan parkir cukup kompleks dan bervariasi. Menurut Simićević et. al. (2013), faktor yang memengaruhi perilaku parkir adalah ketergantungan terhadap mobil, tujuan perjalanan, tarif parkir, pembatasan waktu, dan ketersediaan ruang parkir. Secara umum dari studi dan literatur yang dikemukakan di atas dapat disimpulkan bahwa faktor - faktor yang memengaruhi pemilihan parkir adalah karakteristik sosial ekonomi seperti umur dan gender, dan pendapatan. Dilanjutkan dengan karakteristik perjalanan meliputi kendaraan yang dimiliki, tujuan perjalanan, serta yang terakhir adalah karakteristik perparkiran seperti jarak lokasi parkir ke tujuan, tarif parkir, durasi parkir, ketersediaan parkir, dan keamanan.

2.4 Studi Terdahulu

Penelitian yang dilakukan oleh Chao Qi (2014) dengan judul “*Short-Stay Car Parking Choice Behaviour, A Case Study of Cardiff City Centre*” menemukan bahwa pelaku parkir sensitif terhadap perubahan biaya/ tarif parkir dan ketersediaan dari ruang parkir itu sendiri. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa karakteristik para pelaku parkir seperti usia, tujuan perjalanan, dan jumlah orang yang ikut dalam perjalanan tersebut juga memengaruhi dalam pemilihan sebuah lokasi parkir. Dalam kenaikan biaya parkir setiap £1 akan menyebabkan peluang parkir menurun hingga 1,492. Sedangkan untuk setiap penambahan waktu 1 menit dalam waktu pencarian ruang parkir akan menurunkan peluang penggunaan fasilitas parkir sebanyak 0,226.

Kemudian penelitian yang dilakukan Simićević et. al. (2013) mendapati pelaku parkir yang mempunyai tujuan perjalanan untuk bekerja, akan lebih sensitif kepada perubahan kebijakan parkir, selain itu bila harga parkir di tingkatkan, maka peluang parkir di zona yang diterapkan kebijakan tersebut menjadi menurun. Yang menarik adalah bila waktu parkir dibatasi pada zona tertentu, peluang penggunaan

parkir menjadi lebih meningkat. Penelitian tentang perilaku parkir ini dilakukan pada Kota Belgrade yang merupakan ibukota Negara Serbia. Penelitian ini juga memprediksikan kemungkinan perubahan perilaku parkir yang terjadi dari kebijakan parkir yang diterapkan. Kebijakan yang dijadikan acuan adalah kebijakan yang menggunakan strategi perubahan tarif parkir dan pembatasan waktu parkir. Hasil pemodelan yang dilakukan menkonfirmasi bahwa tarif parkir dapat memberikan efek pada permintaan parkir yang akan berlanjut pada pengurangan penggunaan kendaraan pribadi.

Sedangkan pada penelitian yang dilakukan Ma, et. al. (2013) dengan judul "*Parking Choice Behaviour Investigation: A Case Study at Beijing Lama Temple*", dimana penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang memengaruhi perilaku parkir. Penelitian ini memodelkan perilaku parkir dengan memberikan dua alternatif yang dikembangkan berdasarkan data survei primer yang dilakukan sebelumnya. Variabel yang digunakan untuk merumuskan alternatif nya adalah tujuan perjalanan, biaya parkir, waktu berjalan kaki dari lahan parkir, dan jenis kelamin. Dari hasil penelitian tersebut di dapatkan bahwa pelaku perjalanan cenderung memilih biaya parkir yang lebih rendah, serta memilih lahan parkir yang terdekat dengan tujuan perjalanannya. Pelaku perjalanan juga sangat sensitif terhadap waktu berjalan kaki dari lahan parkir yang digunakannya (*walk time*).

Teknomo dan Hakao (1997) juga melakukan penelitian di Kota Surabaya mengenai pemodelan perilaku parkir. Pada penelitian tersebut digunakan metode *Multinomial Logit Model* (MNL) dengan variabel yang disusun berdasarkan survei primer preferensi parkir masyarakat. Secara umum perilaku parkirnya terbagi menjadi tiga jenis yaitu karaktersitik personal (jenis kelamin, pendapatan, umur), karakteristik perjalanan, dan karakteristik keadaan fasilitas parkir. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan mengetahui perilaku parkir di pusat Kota Surabaya agar dapat merumuskan kebijakan parkir yang tepat kedepannya. Hasil dalam penelitian tersebut menyatakan bahwa pengaruh utama perilaku pemilihan parkir adalah waktu untuk mencari dan mengantri parkir (*search and queue time*), waktu untuk

berjalan dari lahan parkir ke tujuan akhir perjalanan (*walking time*), dan biaya atau tarif parkir (*parking fee*).

2.5 Sintesa Pustaka

Berdasarkan kajian teori dan literatur yang telah dilakukan, maka didapatkan hasil dan variabel terkait dengan karakteristik parkir dan faktor pemilihan parkir sebagai berikut.

Tabel 2.1 Hasil Sintesa Pustaka

No.	Sumber	Teori	Indikator	Variabel
1	Hobbs (1979)	Karakteristik perparkiran	Ukuran parkir (<i>parking measurement</i>)	Akumulasi parkir
				Volume parkir
				<i>Parking turnover</i>
				Indeks parkir
				Kontrol parkir
				Durasi parkir
				Jarak berjalan kaki
			Karakteristik zona	Penggunaan lahan
2	Highway Research Board (1971)	Karakteristik parkir di CBD	Karakteristik sarana parkir	Ketersediaan parkir (<i>supply</i>)
				Akumulasi parkir
				Durasi parkir
				<i>Parking turnover</i>
				Lokasi parkir
				Tipe parkir
			Karakteristik perjalanan	Tujuan perjalanan
				Jarak berjalan kaki

No.	Sumber	Teori	Indikator	Variabel
				Lama perjalanan
3	Roess et. al. (2004)	Karakteristik parkir	Persediaan parkir (<i>parking inventories</i>)	Tipe parkir
				Ketersediaan parkir
				Lokasi parkir
			Ukuran parkir	Jarak parkir
				Akumulasi parkir
				Durasi parkir
4	Brooke et. al. (2016)	Faktor pemilihan parkir	Kebijakan	Area kebijakan lalu lintas
				Area kebijakan parkir
			Karakteristik perjalanan individu	Tujuan perjalanan
				Jumlah tujuan perjalanan
				Waktu perjalanan
				Durasi parkir
			Karakteristik sosio – ekonomi	Pendapatan
				<i>Willingness to pay</i> (WTP)
			Karakteristik sosio – demografi	Gender
				Usia
				Ukuran keluarga
			Karakteristik sarana parkir	Waktu mencari parkir (<i>searching time</i>)

No.	Sumber	Teori	Indikator	Variabel
				Waktu berjalan kaki (<i>walking time</i>)
				Tipe parkir
				Biaya parkir
			Karakteristik personal individu	Keamanan
				Kenyamanan
5	Coppola (2004)	Tipologi pilihan parkir	-	Waktu mencari parkir (<i>searching time</i>)
				Waktu berjalan (<i>walking time</i>)
				Kondisi pedestrian
				Durasi parkir
				Waktu perjalanan
				Tujuan perjalanan
				Frekuensi perjalanan
				Pemilihan moda
				Tarif parkir
6	Highway Research Board (1971)	Elemen yang memengaruhi permintaan parkir	Karakteristik populasi	Pendapatan
				Ukuran keluarga
				Umur
				Kepemilikan kendaraan

No.	Sumber	Teori	Indikator	Variabel
			Karakteristik perjalanan	Tujuan perjalanan
				Biaya parkir
			Karakteristik zona	Penggunaan lahan
				Peraturan setempat
			Karakteristik sistem transportasi	Ketersediaan moda alternatif
				Aksesibilitas lalu lintas
			Karakteristik sarana parkir	<i>Shortage/</i> ketersediaan parkir
				<i>Parking facility congestion/</i> sirkulasi parkir
7	Teknomo dan Hakao (1997)	Faktor yang memengaruhi perilaku pemilihan parkir di kawasan CBD	Karakteristik perjalanan	Tujuan perjalanan
				Jumlah tujuan perjalanan
			Karakteristik kondisi parkir	Ketersediaan parkir
				Lokasi parkir
				Jarak lokasi parkir ke tujuan perjalanan
				Waktu berjalan kaki
				Kemudahan sistem parkir

No.	Sumber	Teori	Indikator	Variabel
				Waktu tunggu parkir
				Kondisi pedestrian
				Tarif parkir
				Durasi parkir
				Keamanan parkir
			Karakteristik pelaku parkir	Gender
				Umur
				Penghasilan
				Kepemilikan mobil

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Tabel diatas merupakan hasil dari sintesa variabel oleh para ahli yang menjelaskan mengenai karakteristik parkir dan faktor pemilihan parkir. Untuk itu, diberikan tabel *checklist* variabel menurut berbagai sumber sebagai berikut:

Tabel 2.2 *Checklist* Variabel Tinjauan Pustaka

Variabel	Sumber					
	Hobbs (1979)	Roess et. al. (2004)	HRB (1971)	Brooke et. al. (2014)	Coppola (2004)	Teknomo & Hakao (1997)
Akumulasi parkir	v	v	v			
Ketersediaan parkir	v	v	v			v
<i>Parking turnover</i>	v		v			
Indeks parkir	v					
Kontrol parkir	v					

Variabel	Sumber					
	Hobbs (1979)	Roess et. al. (2004)	HRB (1971)	Brooke et. al. (2014)	Coppola (2004)	Teknomo & Hakao (1997)
Durasi parkir	v	v	v	v	v	v
Jarak berjalan kaki	v	v	v			v
Tipe parkir		v	v	v		v
Biaya Parkir		v	v	v	v	v
Kemudahan		v	v			v
Keamanan				v		v
Kenyamanan				v		
Penggunaan lahan	v	v	v			
Area kebijakan			v	v		
Tujuan perjalanan			v	v	v	v
Jumlah tujuan perjalanan				v	v	v
Waktu mencari parkir				v	v	v
Waktu/ lama perjalanan			v	v	v	
Waktu berjalan kaki				v	v	v
Ketersediaan moda alternatif			v		v	
Aksesibilitas lalu lintas			v			
Kondisi pedestrian					v	v

Variabel	Sumber					
	Hobbs (1979)	Roess et. al. (2004)	HRB (1971)	Brooke et. al. (2014)	Coppola (2004)	Teknomo & Hakao (1997)
Gender				v		v
Umur			v	v		v
Pendapatan			v	v		v
<i>Willingness to pay (WTP)</i>				v		
Ukuran keluarga			v	v		
Kepemilikan kendaraan			v	v		v

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Dari hasil sintesa tersebut, maka dipilih beberapa indikator dan variabel dari para ahli dan hasil riset terdahulu yang akan digunakan dalam penelitian. Komponen – komponen yang dipilih bukan hanya komponen yang paling banyak disebutkan dari tinjauan pustaka, melainkan juga komponen yang sejalan dengan sasaran penelitian dan pada penelitian mengenai faktor pemilihan *on-street parking* ini, dimana akan menitik beratkan dari sisi pelaku/ pengguna parkir. Karena itu, komponen yang dipilih adalah yang mempunyai konteks bersinggungan langsung kepada pelaku parkir.

Maka misalnya, variabel akumulasi parkir, ketersediaan parkir, dan tipe parkir memang banyak disebutkan dari tinjauan pustaka, namun variabel - variabel tersebut merupakan variabel yang lebih dimaksudkan kepada karakteristik fisik sebuah fasilitas parkir yang akan sulit diketahui secara pasti oleh seseorang atau individu yang mempunyai tujuan untuk menggunakan fasilitas parkir. Jadi, dengan berdasarkan pertimbangan yang telah dijelaskan sebelumnya, adapun

indikator dan variabel yang akan digunakan dalam penelitian dapat dijabarkan seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 2.3 Hasil Sintesa Indikator dan Variabel pada Penelitian

Indikator	Variabel
Karakteristik pelaku parkir	gender
	umur
	pendapatan
	kepemilikan kendaraan
Karakteristik perjalanan	tujuan/ maksud perjalanan
	jumlah tujuan perjalanan
	waktu/ lama perjalanan
Karakteristik perparkiran	durasi parkir
	biaya/ tarif parkir
	jarak berjalan kaki
	kemudahan
	keamanan

Sumber: Hasil Analisis, 2017

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan pendekatan positivistik, dimana pendekatan ini diorganisasikan untuk mengkombinasi logika deduksi dengan observasi empiris yang tepat dari individu untuk menemukan dan mengkonfirmasi perilaku. Pendekatan positivistik juga merupakan pendekatan dimana peneliti mencoba menganalisa fakta – fakta dan data – data empiris untuk mengidentifikasi faktor – faktor yang memengaruhi atau menyebabkan terjadinya sesuatu hal. Menurut Neuman (2003), pendekatan positivistik pada dasarnya merupakan pendekatan kuantitatif.

Posisi positivistik pada nilai adalah menarik perbedaan tajam antara isu, pernyataan dan norma (Flick, 2007). Pendekatan ini hanya menerima bukti empiris sebagai bukti yang valid. Positivistik menghasilkan pendekatan – pendekatan paradigma kuantitatif dalam penelitian sosial dimana objek penelitian dilihat memiliki keberaturan yang naturalistik, empiris, dan behavioristik, dan objek – objek penelitian harus dapat direduksi menjadi fakta yang dapat diamati. Pendekatan penelitian ini umumnya juga lebih mudah dalam hal perencanaan.

3.2 Jenis Penelitian

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif kuantitatif. Menurut Arikunto (2006), penelitian kuantitatif adalah penelitian yang menggunakan angka, dimulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data, serta interpretasi hasilnya. Penelitian deskriptif kuantitatif adalah penelitian yang memusatkan adanya fakta - fakta tentang masalah atau fenomena yang bersifat aktual pada saat penelitian dilakukan, kemudian fakta - fakta yang merupakan hasil penelitian digambarkan sebagaimana adanya, diiringi dengan interpretasi yang rasional dan akurat.

Penelitian ini dikategorikan ke dalam penelitian deskriptif kuantitatif karena data dan analisis yang digunakan adalah data yang berkaitan dengan angka, namun penggunaan data juga tidak lepas dari

data - data kualitatif yang diambil dari perilaku masyarakat kemudian dikuantitatifkan, atau dengan kata lain dijadikan data kuantitatif. Hal ini dilakukan demi memberikan suatu peristiwa dan hasil yang faktual secara sistematis dan akurat.

3.3 Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan sesuatu atau kriteria yang akan diteliti, memiliki ukuran baik itu bersifat kuantitatif maupun kualitatif. Penentuan variabel penelitian yang akan digunakan didapatkan dari sintesa tinjauan pustaka. Variabel adalah sesuatu yang abstrak, namun menunjukkan objek - objek tertentu yang konkret (Sugiyono, 2012). Variabel pada penelitian yang digunakan merupakan hasil dari sintesa pustaka pada bab sebelumnya. Indikator dan variabel yang digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Indikator, Variabel, dan Definisi Operasional Penelitian

Indikator	Variabel	Definisi Operasioanal
Karakteristik pelaku parkir	gender	Pembagian peran kedudukan antara laki – laki dan perempuan dari pelaku <i>on-street parking</i>
	umur	Usia dari pelaku <i>on-street parking</i>
	pendapatan	Jumlah pendapatan setiap bulan dari pelaku <i>on-street parking</i>
	kepemilikan kendaraan	Jumlah dan jenis kendaraan yang dimiliki oleh pelaku <i>on-street parking</i>
Karakteristik perjalanan	tujuan perjalanan	Maksud perjalanan dan lokasi tujuan pelaku <i>on-street parking</i>

Indikator	Variabel	Definisi Operasioanal
	jumlah tujuan perjalanan	Banyaknya tujuan perjalanan rutin pelaku <i>on-street parking</i> yang mengeluarkan biaya parkir atau terbebani tarif parkir
	waktu/lama perjalanan	Waktu yang dibutuhkan pelaku parkir dari <i>origin</i> menuju ke <i>destination</i> dan fasilitas <i>on-street parking</i> menggunakan kendaraan pribadi
Karakteristik perparkiran	durasi parkir	Waktu yang dibutuhkan pelaku parkir untuk mendapatkan dan lamanya memarkirkan kendaraannya di fasilitas <i>on-street parking</i>
	biaya/ tarif parkir	Rata – rata akumulasi biaya parkir dikeluarkan oleh pelaku parkir secara rutin/ setiap hari
	jarak berjalan kaki	Jarak yang ditempuh pelaku parkir dari fasilitas <i>on-street parking</i> ke tujuan akhir perjalannanya
	kemudahan	Tingkat kemudahan pelaku parkir dalam sirkulasi <i>on-street parking</i> (masuk dan keluar dari fasilitas parkir)

Indikator	Variabel	Definisi Operasioanal
	keamanan	Tingkat keamanan pada fasilitas <i>on-street parking</i> yang tersedia

Sumber: Hasil Analisis, 2017

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Populasi merupakan kumpulan dari beberapa individu dengan kualitas dan karakteristik yang telah ditetapkan (Nazir, 2003 dalam Anshori, 2009). Sedangkan menurut Darmawan (2013), populasi merupakan sumber data yang digunakan dalam penelitian, memiliki jumlah banyak dan luas. Populasi dari penelitian ini adalah para pelaku parkir di delapan ruas jalan yang termasuk dalam parkir zona di Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran, Kota Surabaya.

3.4.2 Sampel

Sampel penelitian dapat diartikan sebagai sebagian dari populasi yang dapat mewakilkan keberadaan dari populasi sehingga hasil dari sampel yang digunakan dapat digeneralisasikan menjadi populasi. Penggunaan sampel dilakukan guna mengefisiensi waktu dan tenaga dalam pelaksanaan penelitian. Teknik *sampling* yang digunakan pada penelitian ini adalah teknik *simple random sampling*.

Teknik *simple random sampling* dimaksudkan agar pengambilan sampel dilakukan secara acak (random), sehingga setiap kasus atau elemen dalam populasi memiliki kesempatan yang sama besar untuk terpilih sebagai sampel penelitian. Teknik ini digunakan untuk menganalisis para pelaku parkir yang menggunakan fasilitas *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya. Jumlah sampel yang dibutuhkan untuk mewakili populasi dalam *propotional random sampling* dihitung dengan rumus Slovin dalam (Stephanie, 2014)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana:

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = nilai kesalahan (dalam penelitian ini digunakan *margin error* 10% atau 0,1)

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah pengguna *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran yang terbagi antara 2119 pengguna mobil dan 2875 sepeda motor. Dengan menggunakan rumus Slovin, maka sampel yang dapat adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned} n &= \frac{\text{Mobil (R4)}}{1 + \frac{\text{Mobil (R4)}}{2119(0.1)^2}} \\ &= \frac{2119}{1 + 21.19} \\ &= 95.49 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} n &= \frac{\text{Sepeda Motor (R2)}}{1 + \frac{\text{Sepeda Motor (R2)}}{2875(0.1)^2}} \\ &= \frac{2875}{1 + 28.75} \\ &= 96.63 \end{aligned}$$

Sehingga dapat diketahui bahwa jumlah sampe yang dibutuhkan untuk penelitian ini dibulatkan menjadi 95 sampel untuk pengguna kendaraan roda empat/ mobil dan 97 sampel untuk pengguna kendaraan roda dua/ sepeda motor. Hasil proporsi sampel untuk setiap ruas jalan yang termasuk dalam wilayah penelitian dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 3.2 Sampel Pada Penelitian

Ruas Jalan	Total Potensi Parkir 2017		Sampel Pengguna	
	Mobil	Motor	Mobil	Motor
Jl. Gemblongan	162	20	7	1
Jl. Tunjungan	246	63	11	2
Jl. Praban	59	34	3	1
Jl. Genteng Besar	512	99	23	3
Jl. Embong Sawo	31	2	1	0
Jl. Embong Trengguli	40	48	2	2
Jl. Embong Wungu	25	2	1	0
Jl. Genteng Kali	90	17	4	1
Jl. Tegalsari	77	17	3	1
Jl. Kombes Pol. M. Duryat	21	12	1	0

Ruas Jalan	Total Potensi Parkir 2017		Sampel Pengguna	
	Mobil	Motor	Mobil	Motor
Jl. Blauran	10	519	1	18
Jl. Kranggan	174	1568	9	52
Jl. Bubutan	207	226	9	8
Jl. Tidar	275	146	12	5
Jl. Semarang	95	63	4	2
Jl. Penghela	95	39	4	1
Total	2119	2875	95	97

Sumber: Hasil Analisis, 2018

3.5 Metode Penelitian

3.5.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui dua cara yaitu survei primer dan survei sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan kuesioner semi terbuka serta observasi/pengamatan. Sedangkan untuk survei sekunder digunakan dengan cara survei instansional dimana mengambil data pada instansi - instansi tertentu yang berkaitan dengan upaya pencapaian sasaran penelitian.

A. Pengumpulan Data Primer

Survei primer dalam penelitian ini adalah pengumpulan data dengan melakukan pengamatan secara langsung (pengamatan/observasi lapangan) dan kuesioner. Survei primer dilakukan dengan tujuan mendapatkan gambaran kondisi lingkungan dan perubahan – perubahan yang mungkin terjadi melalui pengamatan suatu fakta menggunakan indera. Survei untuk mendapatkan data primer terdiri dari:

- Observasi/ Pengamatan Lapangan
Pengamatan lapangan atau observasi lapangan yang dimaksud adalah untuk melihat sarana dan prasarana serta kondisi aktual dari delapan ruas jalan yang termasuk dalam parkir zona di Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran, Kota Surabaya. Pengamatan akan dilakukan dalam hari kerja dan dalam *weekend*. Kegiatan ini agar mendapatkan kondisi riil dari

keadaan zona - zona parkir tersebut. Dalam observasi ini dilakukan pula dokumentasi untuk mencitrakan kondisi eksisting wilayah penelitian.

- Kuesioner

Penelitian ini mempunyai sasaran untuk mengidentifikasi karakteristik pelaku parkir dan perilaku perjalanannya dalam parkir zona di Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran, Kota Surabaya. Maka untuk mendapatkan data - data tersebut akan dilakukan dengan kuesioner terstruktur semi terbuka dan berisikan pertanyaan terkait variabel - variabel penelitian yang telah ditentukan sebelumnya.

Tabel 3.3 Teknik Pengumpulan Data Primer

No.	Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
1.	Kondisi eksisting fasilitas <i>on-street parking</i> Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran Kota Surabaya	Observasi Lapangan	Fasilitas <i>on-street parking</i> yang tersedia Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran Kota Surabaya
2.	Karakteristik fasilitas <i>on-street parking</i> Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran Kota Surabaya menurut persepsi pelaku parkir	Kuesioner	Para pelaku parkir yang menggunakan fasilitas <i>on-street parking</i> Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran Kota Surabaya
3.	Karakteristik perilaku pengguna fasilitas <i>on-street parking</i> ditinjau dari karakteristik pelaku parkir dan	Kuesioner	Para pelaku parkir yang menggunakan fasilitas <i>on-street parking</i> Kawasan Tunjungan dan Kawasan Blauran Kota Surabaya

No.	Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
	karakteristik perjalanan		

Sumber: Hasil Analisis, 2017

B. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data yang digunakan untuk penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media penelusuran data pada lembaga/instansi terkait. Umumnya berupa bukti, catatan, atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip. Pada penelitian ini survei instansi dilakukan pada instansional yang memiliki relevansi dengan pembahasan seperti Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Tabel 3.4 Teknik Pengumpulan Data Sekunder

No.	Data	Teknik Pengumpulan Data	Sumber
1.	Jumlah pengguna fasilitas parkir di kawasan parkir zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya	Survei instansi	Dinas Perhubungan Kota Surabaya
2.	Kapasitas/ volume parkir di kawasan parkir zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya	Surveri instansi	Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Sumber: Hasil Analisis, 2017

3.5.2 Metode Analisis

3.5.2.1 Mengidentifikasi Karakteristik Pelaku Parkir dan Perilaku Perjalanannya di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Untuk mengidentifikasi pelaku parkir digunakan indikator karakteristik pelaku parkir dan karakteristik perjalanan. Proses analisa yang digunakan adalah analisa statistik deskriptif. Statistik deskriptif sangat berkaitan dengan penerapan metode statistik untuk mengumpulkan, mengolah, menyajikan, dan menganalisis data kuantitatif secara deskriptif. Untuk mendeskripsikan gambaran pada objek ini digunakan variabel berupa gender, usia, pendapatan, dan kepemilikan kendaraan, maksud tujuan perjalanan, jumlah tujuan perjalanan, dan waktu/ lama perjalanan.

Demi mendapatkan data masukan untuk analisis sasaran ini, dilakukan penyebaran kuesioner kepada para responden yang menjadi pengguna fasilitas *on-street parking* di wilayah penelitian. Selanjutnya, hasil kuesioner tersebut akan diolah menggunakan *Microsoft Excel* dan datanya akan di sajikan secara statistik untuk menggambarkan karakteristik pelaku parkir dan perilaku perjalanannya.

3.5.2.2 Mengidentifikasi Karakteristik *On-Street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Untuk mengidentifikasi karakteristik parkir (*on-street parking*) pada kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya digunakan indikator karakteristik perparkiran yang terdiri dari beberapa variabel penelitian, yaitu durasi parkir, biaya/ tarif parkir, jarak berjalan kaki, kemudahan, dan keamanan fasilitas parkir. Analisa yang digunakan untuk mencapai sasaran ini adalah analisa statistik deskriptif. Analisa statistik deskriptif merupakan Teknik analisa yang menganalisis dan mendeskripsikan data yang kesimpulannya berlaku untuk umum dan generalisasi. Proses analisa statistik deskriptif ialah proses analisis secara kuantitatif yang menggunakan data primer lalu dideskripsikan secara normatif.

3.5.2.3 Menganalisa Faktor – Faktor yang Memengaruhi Pemilihan *On-Street Parking* Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Untuk menganalisis faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* digunakan model logit binomial atau dapat disebut juga regresi logistik biner. Model logit adalah model regresi non – linear yang menghasilkan sebuah persamaan dimana variabel dependen bersifat kategorial atau biasa disebut dengan regresi logistik. Regresi logistik menggunakan variabel dependen, yang dimana pada penelitian ini diberikan dalam dua kemungkinan yaitu menggunakan *on-street parking* saat berada di Kawasan Tunjungan dan Blauran, atau tidak menggunakan *on-street parking* di kawasan penelitian.

Regresi logistik biner ini menghitung peluang pemilihan fasilitas *on-street parking* di wilayah studi dengan rentang kemungkinan 0 – 1. Model ini akan membentuk variabel dependen/ respon yang menggunakan kombinasi linier dari variabel independen. Nilai variabel independen kemudian ditransformasikan menjadi probabilitas dengan fungsi logit.

Analisis ini akan dilakukan dengan menggunakan bantuan *software SPSS (Statistical Package for Social Science)*. Kemudian dalam penelitian ini metode yang akan digunakan adalah metode *Enter*, dimana metode tersebut memasukkan semua prediktor atau variabel independen secara bersamaan ke dalam sekaligus. Adapun bentuk umum dari regresi logistik biner adalah sebagai berikut:

$$Y = \ln \left[\frac{p}{1-p} \right] = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(\beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n)}}$$

Dimana:

- \ln : Logaritma natural
- p : Peluang pemilihan *on-street parking* di dalam zona (*park*)
- $1 - p$: Peluang pemilihan tidak parkir di dalam zona (*not park*)

- β_0 : Konstanta
- β_n : Koefisien variabel X ke n
- X_n : Variabel independen / prediktor ke n
- e : Bilangan napier

Adapun variabel – variabel yang dijadikan variabel independen untuk mengetahui faktor – faktor yang berpengaruh dalam pemilihan *on-street parking* adalah variabel yang diidentifikasi dari karakteristik pada sasaran sebelumnya.

Penelitian ini membahas mengenai faktor pemilihan *on-street parking* dan hal tersebut berkaitan erat dengan perilaku pemilihan. Perilaku pemilihan dapat diprediksi dengan menggunakan metode pendekatan *stated preference* (SP) (Hensher, 1994). SP adalah suatu pendekatan dengan cara menyampaikan pertanyaan pilihan yang berupa suatu hipotesa untuk dinilai oleh responden. Hipotesa dirancang dengan peneliti memilih dan mengisolasi faktor – faktor pengaruh yang merupakan *interest* pada penelitian (Heather, 2011).

Selanjutnya responden akan ditanya mengenai pilihan apa yang mereka inginkan untuk melakukan sesuatu atau bagaimana mereka membuat *rating* atau pilihan tertentu dalam satu atau beberapa situasi dugaan. Dalam penelitian ini digunakan pendekatan pengukuran dalam teknik SP berupa *discrete choice model*, dimana responden secara sederhana menyeleksi pilihan yang paling cocok dengan preferensi mereka dari sepasang atau beberapa pilihan, atau dengan kata lain tipe respon yang akan diberikan responden terhadap skenario/ hipotesa yang disusun adalah berupa pilihan ya (1) atau tidak (0).

Desain hipotesa untuk eksperimen pilihan melibatkan manipulasi level atribut yang direncanakan untuk menghasilkan output yang relevan secara statistik. Peneliti juga harus mendefinisikan setiap alternatif, atribut dan level atribut (Heather, 2011). Maka dari itu perilaku pemilihan yang akan diprediksi mengacu pada alternatif yang diberikan dalam hipotesa, dimana dalam penelitian ini, alternatif tersebut disusun dengan menggunakan variabel atau atribut biaya parkir dan durasi parkir.

Kedua variabel/ atribut tersebut dipilih berdasarkan referensi dari penelitian terdahulu yang membahas mengenai pelaku perjalanan dan telah meneliti pengaruh/ efek dari komponen atau variabel biaya parkir dan waktu terhadap pemilihan parkir maupun perjalanan (Axhausen & Polak, 1991). Kemudian untuk kedua variabel/ atribut ini akan ditentukan atribut levelnya, nilai dan level atribut untuk setiap skenario harus mencerminkan realitas agar menciptakan situasi pilihan yang layak dan realistis bagi para pengambil keputusan atau para responden.

Untuk variabel biaya parkir dalam penelitian ini akan dibedakan antara kendaraan roda empat maupun kendaraan roda dua. Kedua atribut ini disimulasikan atau diskenariokan mengenai peningkatan tarif parkir per pertambahan waktu durasi parkir. Mengenai perumusan level kenaikan biaya/ tarif parkir didasarkan dengan tingkat kenaikan yang diberlakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya, untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 3.5 Perhitungan Hipotesis Alternatif Tarif Parkir Untuk Metode *Stated Preference*

Jenis Kendaraan	Sebelum	Sesudah	Tingkat Kenaikan Tarif Parkir
Sepeda motor/ sejenisnya	Rp 1.000	Rp 2.000	100%
Mobil sedan, <i>pick-up</i> / sejenisnya	Rp 3.000	Rp 5.000	66%
<i>Sumber</i>	Perwali Kota Surabaya No. 37 Tahun 2015	Perwali Kota Surabaya No. 3 Tahun 2017	-

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Sedangkan untuk hipotesa *time restriction* pada durasi parkir dirumuskan berdasarkan kajian literatur penelitian terdahulu oleh Simićević et. al. (2013) dan Armott & Rowse (2013) dan juga berdasarkan pertimbangan keadaan eksisting parkir wilayah perencanaan. Dalam penelitian – penelitian tersebut digunakan atribut

time restriction atau pembatasan waktu parkir pada 1 jam, dan 2 jam. Berdasarkan kedua pertimbangan tersebut, maka dihasilkan atribut/variabel serta levelnya yang akan digunakan untuk merumuskan skenario *stated preference* penelitian sebagai berikut:

Tabel 3.6 Variabel dan Level Untuk Skenario *Stated Preference*

Variabel	Keterangan	Level
Tarif parkir	Kenaikan tarif parkir kendaraan roda empat (mobil)	Rp 5000, Rp 8000, Rp 13000
	Kenaikan tarif parkir kendaraan roda dua (motor)	Rp 2000, Rp 4000, Rp 8000
Pembatasan Durasi parkir	Durasi menggunakan fasilitas parkir	1 jam, 2 jam, 3 jam

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Karena pendekatan ini menggunakan dua variabel dengan tiga level, maka banyak desain skenario yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

$$3^2 = 9 \text{ skenario}^{(*)}$$

Maka desain skenario atau hipotesa yang akan ditanyakan kepada responden adalah sebanyak sembilan hipotesa. Tabel dibawah ini merupakan penjelasan lebih lanjut mengenai skenario ataupun hipotesa yang didesain untuk dimasukkan ke dalam kuesioner.

Subject	Attributes	Alternatives
Pemilihan <i>on-street parking</i> di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya	1. Perubahan tarif parkir 2. Pembatasan Durasi Parkir	a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir c. Menggunakan moda transportasi publik d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan

<i>Subject</i>	<i>Attributes</i>	<i>Alternatives</i>
<i>Dan salah contoh dari kombinasi atribut dan level yang dikonversikan menjadi hipotesa adalah sebagai berikut:</i>		
<p>D.4. Bila biaya/ tarif parkir menjadi Rp 4.000 per 1 jam penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?</p> <ol style="list-style-type: none"> Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir Menggunakan moda transportasi publik Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan <p>D.5. Bila biaya/ tarif parkir menjadi Rp 4.000 per 2 jam penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?</p> <ol style="list-style-type: none"> Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir Menggunakan moda transportasi publik Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan <p>D.6. Bila biaya/ tarif parkir menjadi Rp 4.000 per 3 jam penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?</p> <ol style="list-style-type: none"> Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir Menggunakan moda transportasi publik Tidak akan melakukan perjalanan ke Kawasan 		
<i>(*skenario lengkap terlampir pada kuesioner bagian D dan bagian E)</i>		

Kemudian dengan digunakannya metode *stated preference* dalam penelitian, dilakukan pula model dan simulasi pengaruh dua variabel yang termasuk dalam atribut hipotesa terhadap pemilihan *on-street parking*. Adapun simulasinya dilakukan dengan analisa sensitivitas. Analisa sensitivitas merupakan analisis yang dilakukan dengan memberikan variasi atau perubahan kepada atribut skenario *stated preference* terhadap model regresi logistik yang didapatkan. Analisa ini digunakan untuk membandingkan sensitivitas kedua moda kendaraan terhadap perubahan atribut yang terdapat di skenario yang dilakukan.

3.6 Tahapan Penelitian

- Perumusan Masalah

Tahapan awal penelitian ini dimulai dari dengan merumuskan masalah berdasarkan kondisi empiris yang ada, yang selanjutnya dirumuskan tujuan dan sasaran sebagai output untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan di awal. Bahan studi dan pembatasan wilayah penelitian juga dilakukan pada tahap awal ini. Rumusan masalah pada penelitian ini adalah “Bagaimana faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* parkir Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya?”

- Tinjauan Pustaka

Pada tahapan ini dilakukan sintesa pada berbagai teori yang berhubungan dengan konsep *travel demand management*, konsep parkir, karakteristik parkir dan faktor yang memengaruhi pemilihan parkir. Selain itu juga dilakukan sintesa mengenai penelitian sebelumnya yang terkait sejalan dengan penelitian yang akan dilakukan. Hasil dari tahapan ini adalah indikator dan variabel yang akan digunakan dan dianalisis.

- Pengumpulan Data

Tahap ini merupakan dasar *input*-an dalam melakukan proses analisis. Selanjutnya data yang didapatkan akan dilakukan pengolahan dengan proses analisa. Kebutuhan data pada tahapan ini disesuaikan dengan variabel penelitian yang telah ditetapkan pada tahapan sebelumnya. Tahap pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu dengan survei primer dan survei sekunder.

- Analisis Data

Setelah melakukan pengumpulan data, maka data akan diolah dan dianalisis. Analisa yang digunakan telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya sehingga didapatkan luaran berdasarkan sasaran yang ingin di capai dalam penelitian. Pada setiap sasaran yang telah ditentukan akan digunakan teknik analisa

yang berbeda - beda. Hasil dari tahapan ini akan digunakan untuk penarikan kesimpulan penelitian.

- Penarikan Kesimpulan

Tahapan terakhir dalam melakukan penelitian dan memberikan jawaban dari rumusan penelitian dari data dan fakta yang telah di dapatkan. Penarikan kesimpulan ini didasarkan pada hasil analisis data yang dilakukan.

LATAR BELAKANG

- Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya mempunyai potensi parkir tepi jalan yang tinggi,
- Penetapan kebijakan parkir berupa pengenaan biaya parkir merupakan suatu konsep *travel demand management* (TDM),
- Pemkot Surabaya menerapkan kebijakan parkir berupa pengenaan tarif parkir lebih tinggi di beberapa zona termasuk Kawasan Tunjungan dan Blauran,
- Dalam mengembangkan kebijakan parkir diperlukan pertimbangan dalam perilaku parkir masyarakat perkotannya,
- Perilaku masyarakat terhadap kebijakan parkir juga memberikan dampak pada efektivitas dari kebijakan itu sendiri.

TUJUAN

Mengetahui faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan parkir di tepi jalan umum pada Kawasan Tunjungan dan Blauran di Kota

SASARAN 1

Mengidentifikasi karakteristik pelaku parkir dan perilaku perjalanannya di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota

Variabel

Gender
Umur
Pendapatan
Kepemilikan kendaraan
Maksud/ tujuan perjalanan
Jumlah tujuan perjalanan
Waktu/ lama perjalanan

Statistik Deskriptif

SASARAN 2

Mengidentifikasi karakteristik *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Variabel

Durasi parkir
Biaya/ tarif parkir
Jarak berjalan kaki
Kemudahan
Keamanan

Statistik Deskriptif

SASARAN 3

Menganalisis faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Stated Preference dan Regresi Logistik Biner

OUTPUT

Model Faktor – Faktor Pemilihan *On-Street Parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Gambar 3.1 Bagan Tahapan Penelitian

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran umum wilayah penelitian mencakup batas administrasi wilayah penelitian, gambaran umum penggunaan lahan di wilayah penelitian, dan fasilitas parkir pada wilayah penelitian. Batas administrasi wilayah penelitian menggambarkan batasan administrasi masing – masing jalan yang menjadi wilayah penelitian. Penggunaan lahan wilayah penelitian menjelaskan mengenai pemanfaatan lahan yang ada di sekitar wilayah penelitian. Fasilitas parkir pada wilayah penelitian menjelaskan mengenai keadaan umum perparkiran yang dijadikan wilayah penelitian.

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian

Lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah Zona Parkir Tunjungan dan Zona Parkir Blauran Kota Surabaya, dimana kedua zona ini termasuk dalam parkir zona yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Surabaya. Parkir zona adalah suatu bentuk pelayanan jasa parkir, dengan ditetapkan tarif parkir tersendiri untuk setiap zona pada kawasan tertentu. Zona Tunjungan sendiri terdiri 10 ruas jalan, yaitu Jalan Gemblongan, Tunjungan, Praban, Genteng Besar, Embong Sawo, Embong Trengguli, Embong Wungu, Genteng Kali, Tegalsari, dan Kombes Pol. M. Duryat. Sedangkan untuk ruas – ruas jalan yang termasuk kedalam Zona Blauran adalah Jalan Blauran, Kranggan, Bubutan, dan Tidar, Semarang, dan Penghela.

Untuk Jalan Tunjungan, Praban, Genteng Besar, Embong Sawo, Embong Trengguli, Embong Wungu, dan Genteng Kali terletak di wilayah administrasi Kecamatan Genteng, Kota Surabaya. Untuk Jalan Tegalsari dan Kombes Pol. M. Duryat berada di Kecamatan Tegalsari. Jalan Bubutan, Semarang, Penghela, dan Gemblongan termasuk dalam wilayah administrasi Kecamatan Bubutan, Kota Surabaya, serta Jalan Blauran, Kranggan, dan Tidar adalah ruas – ruas jalan yang termasuk dalam wilayah administrasi Kecamatan Sawahan, Kota Surabaya. Penelitian ini berfokus pada fasilitas parkir di tepi

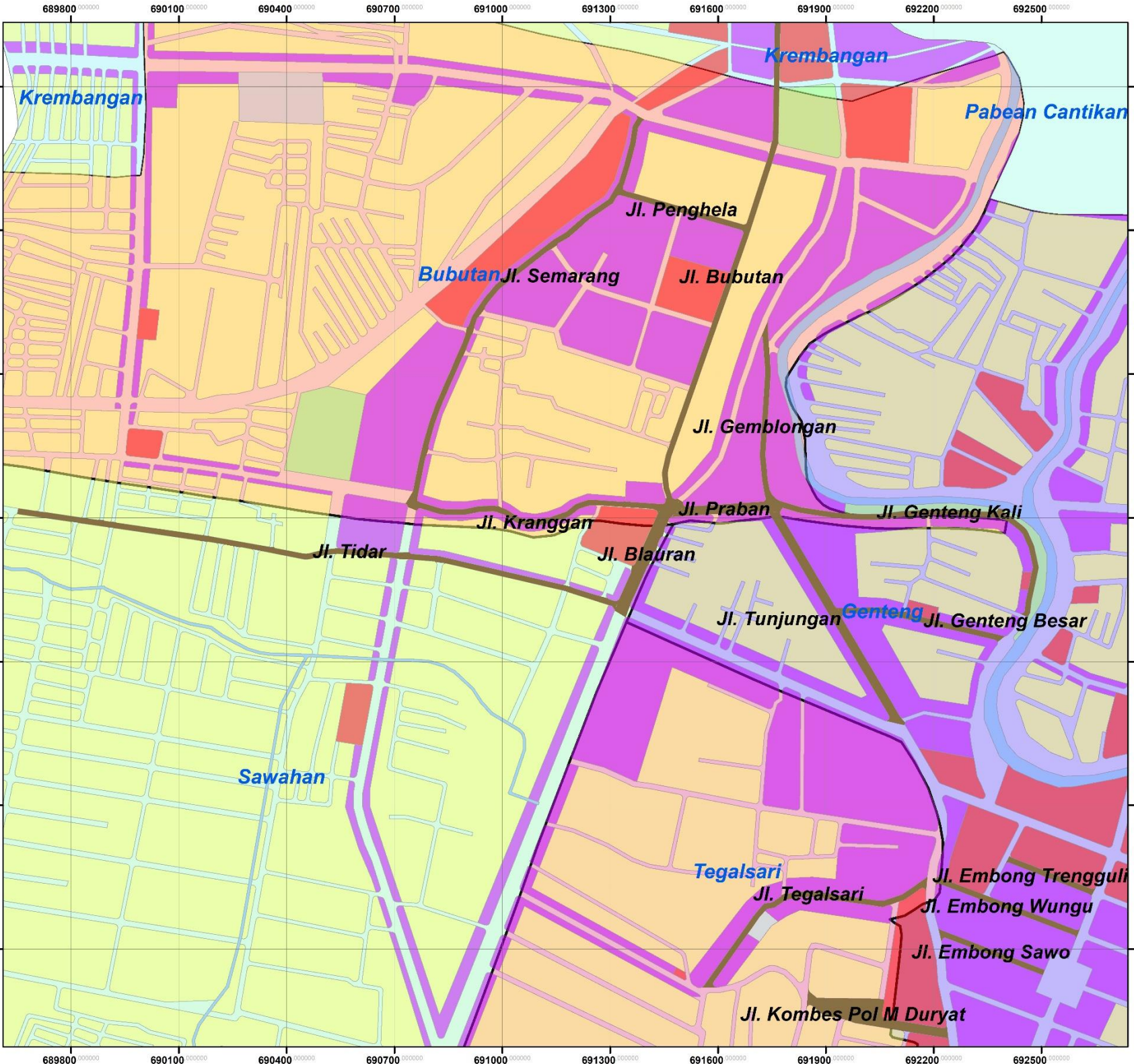
jalan umum atau *on-street parking* yang terdapat di setiap ruas jalan dalam wilayah penelitian.

Tabel 4.1 Administrasi Kecamatan Dalam Wilayah Penelitian

No.	Nama Jalan	Kecamatan	Zona Parkir
1	Jl. Blauran	Sawahan	Zona Blauran
2	Jl. Kranggan		
3	Jl. Tidar		
4	Jl. Bubutan	Bubutan	
5	Jl. Semarang		
6	Jl. Penghela		
7	Jl. Gemblongan	Genteng	Zona Tunjungan
8	Jl. Tunjungan		
9	Jl. Praban		
10	Jl. Genteng Besar		
11	Jl. Embong Sawo		
12	Jl. Embong Trengguli		
13	Jl. Embong Wungu		
14	Jl. Genteng Kali		
15	Jl. Tegalsari	Tegalsari	
16	Jl. Kombes Pol. M. Duryat		

Sumber: Penulis, 2018

Peta lokasi administrasi wilayah penelitian dapat dilihat pada gambar berikut:



Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember 2018

JUDUL PETA

*Batas Administrasi Wilayah Penelitian
Pemodelan Faktor - Faktor Pemilihan
On-Street Parking di Kawasan Tunjungan
dan Blauran Kota Surabaya*

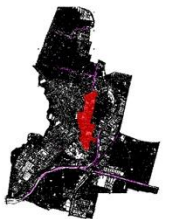
SUMBER PETA

- RTRW Kota Surabaya Tahun 2016
- Dinas Perhubungan, 2018

LEGENDA

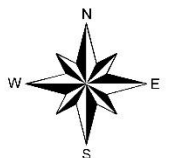
- Ruang Lingkup Wilayah Penelitian
- Kecamatan**
- Bubutan
 - Genteng
 - Sawahan
 - Tegalsari

INSET



SKALA

1 : 10,000



“Halaman ini sengaja dikosongkan”



4.1.2 Gambaran Umum Penggunaan Lahan di Wilayah Penelitian

Kawasan Tunjungan dan Blauran merupakan kawasan yang menjadi pusat kegiatan primer di Kota Surabaya, dimana kegiatan utamanya adalah perkantoran, perdagangan dan jasa, pendidikan serta permukiman. Secara fisik, pusat – pusat kegiatan bisnis tersebar di sepanjang ruas jalan wilayah penelitian, sehingga fasilitas untuk mobilitas berupa parkir memang banyak dijumpai di kedua kawasan tersebut.

Adapun dominasi penggunaan lahan yang berada di ruas – ruas jalan dalam wilayah penelitian dapat dilihat dalam tabel dan Gambar 4.2 Peta Penggunaan Lahan Wilayah Penelitian berikut:



Tabel 4.2 Penggunaan Lahan Wilayah Penelitian



No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan
Zona Tunjungan			
1	Jl. Gemblongan	<ul style="list-style-type: none"> - Perdagangan dan jasa tunggal (K-1) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Perkantoran Swasta (KT-2) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>
2	Jl. Tunjungan	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan tinggi (R-2) - Perdagangan dan jasa tunggal (K-1) - Perdagangan dan jasa kopel (K-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Perkantoran swasta (KT-2) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>





No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan	
3	Jl. Praban	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan tinggi (R-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Pelayanan umum pendidikan (SPU-1) 		
4	Jl. Genteng Besar	<ul style="list-style-type: none"> - Perdagangan dan jasa tunggal (K-1) - Perdagangan dan jasa kopel (K-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) 		

Sumber: Survei Primer, 2018

Sumber: Survei Primer, 2018

No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan
5	Jl. Embong Sawo	<ul style="list-style-type: none"> - Perdagangan dan jasa kopel (K-2) - Perkantoran pemerintah (KT-1) - Perkantoran swasta (KT-2) - Pelayanan umum pendidikan (SPU-1) - Pelayanan umum peribadatan (SPU-6) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>
6	Jl. Embong Trengguli	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan sedang (R-3) - Perkantoran pemerintah (KT-1) - Perkantoran swasta (KT-2) - Pelayanan umum peribadatan (SPU-6) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>

No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan	
7	Jl. Embong Wungu	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan sedang (R-3) - Perkantoran pemerintah (KT-1) - Perkantoran swasta (KT-2) 	 <p data-bbox="975 464 1331 493"><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>	
8	Jl. Genteng Kali	<ul style="list-style-type: none"> - Perdagangan dan jasa kopel (K-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Perkantoran pemerintah (KT-1) - Perkantoran swasta (KT-2) - Pelayanan umum pendidikan (SPU-1) 	 <p data-bbox="975 759 1331 788"><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>	

No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan	
9	Jl. Tegalsari	<ul style="list-style-type: none">- Perumahan kepadatan sedang (R-3)- Perdagangan dan jasa kopel (K-2)- Perdagangan dan jasa deret (K-3)		
Sumber: Survei Primer, 2018				
10	Jl Kombes Pol M Duryat	<ul style="list-style-type: none">- Ruang terbuka hijau (RTH)- Perdagangan dan jasa kopel (K-2)- Perdagangan dan jasa deret (K-3)- Perkantoran swasta (KT-2)		
Sumber: Survei Primer, 2018				

Sumber: Survei Primer, 2018

Sumber: Survei Primer, 2018

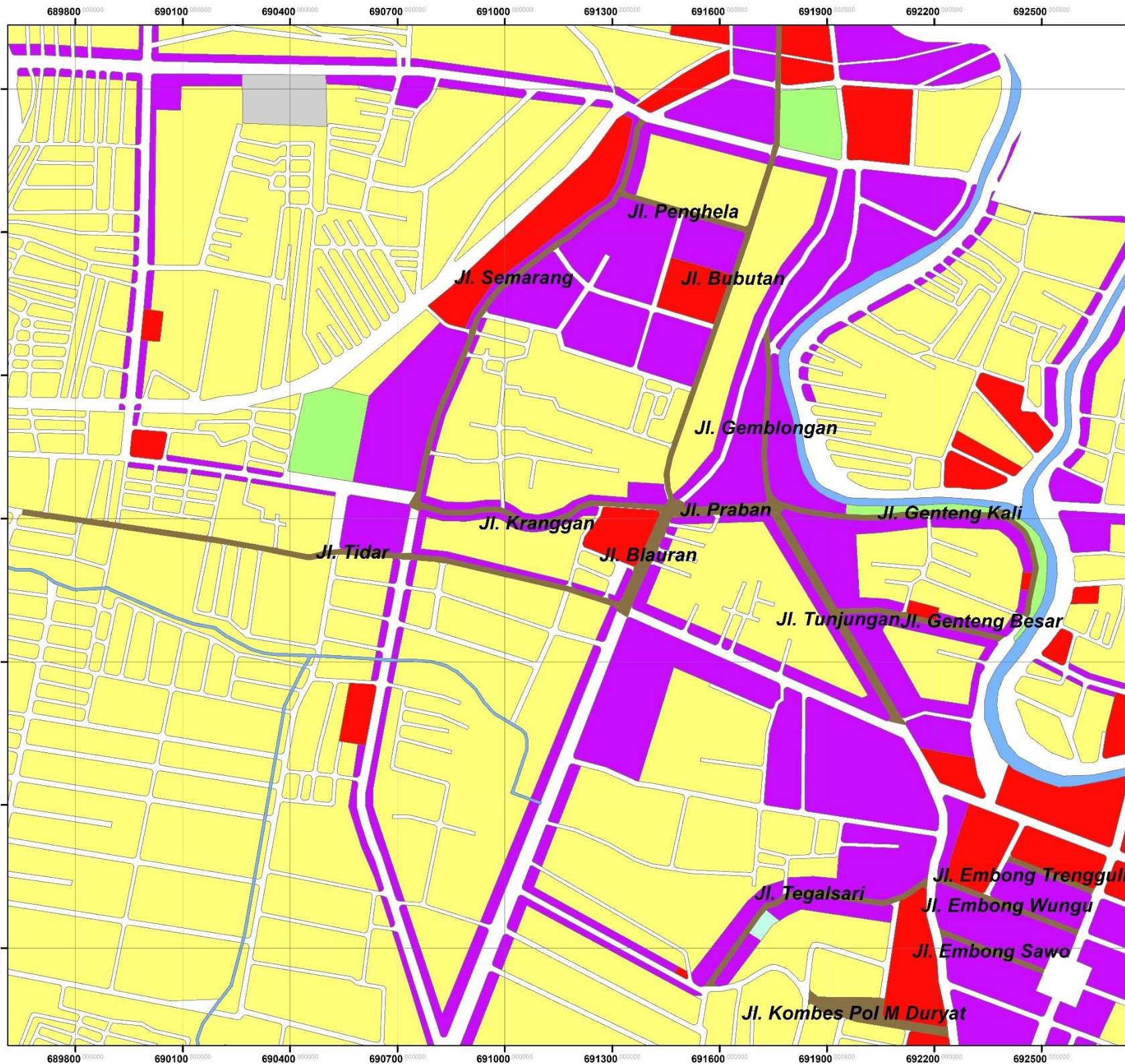
No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan
Zona Blauran			
11	Jl. Blauran	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan tinggi (R-2) - Perdagangan dan jasa tunggal (K-1) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>
12	Jl. Kranggan	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan tinggi (R-2) - Perdagangan dan jasa tunggal (K-1) - Perdagangan dan jasa kopel (K-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Pelayanan umum pendidikan (SPU-1) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>

No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan
13	Jl. Bubutan	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan tinggi (R-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Perkantoran swasta (KT-2) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>
14	Jl. Tidar	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan tinggi (R-2) - Perdagangan dan jasa tunggal (K-1) - Perdagangan dan jasa kopel (K-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Pelayanan umum pendidikan (SPU-1) - Pelayanan umum kesehatan (SPU-3) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>

No.	Nama Jalan	Kegiatan Penggunaan Lahan	Keterangan
15	Jl. Semarang	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan tinggi (R-2) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) - Pelayanan umum transportasi (SPU-2) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>
16	Jl. Penghela	<ul style="list-style-type: none"> - Perumahan kepadatan sedang (R-3) - Perdagangan dan jasa deret (K-3) 	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan Survei Primer, 2018

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember 2018

JUDUL PETA

*Penggunaan Lahan Wilayah Penelitian
Pemodelan Faktor - Faktor Pemilihan
On-Street Parking di Kawasan Tunjungan
dan Blauran Kota Surabaya*

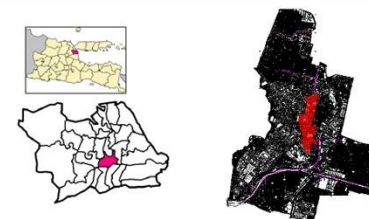
SUMBER PETA

- RTRW Kota Surabaya Tahun 2016
- Dinas Perhubungan, 2018

LEGENDA

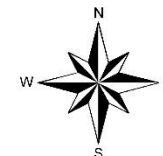
- Ruang Lingkup Wilayah Penelitian**
- Penggunaan Lahan**
- | | |
|----------------------|-------------------|
| Perdagangan dan Jasa | Industri |
| Permukiman | Peruntukan Khusus |
| Fasilitas Umum | Sungai |
| Ruang Terbuka Hijau | |

INSET



SKALA

1 : 10,000



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.1.3 Karakteristik Parkir Eksisting Wilayah Penelitian

4.1.3.1 Tarif Parkir

Parkir Zona adalah suatu bentuk pelayanan jasa parkir di tepi jalan umum dengan ditetapkan tarif parkir tersendiri untuk setiap zona atau kawasan tertentu. Tarif parkir yang diberlakukan pada wilayah penelitian sesuai dengan Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2017.

Sedangkan biaya parkir yang dikenakan berbeda bagi setiap jenis kendaraan. Untuk truk gandeng dan sejenisnya dikenakan biaya sebesar Rp 15.000, untuk bus dan bus sebesar Rp 10.000, truk mini sebesar Rp 7.500, mobil sedan, *pick up*/ sejenisnya dikenai tarif Rp 5.000, serta untuk sepeda motor/ sejenisnya dikenakan biaya parkir Rp 2.000. Biaya parkir yang telah ditetapkan tersebut biasanya akan dibayarkan kepada juru parkir yang berjaga di setempat fasilitas – fasilitas parkir Zona Tunjungan dan Blauran ini. Berikut merupakan tabel tentang retribusi parkir di wilayah parkir zona:

Tabel 4.3 Tarif Retribusi Fasilitas Fasilitas *On-Street Parking* Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya

No.	Jenis Kendaraan	Tarif
1	Truk gandeng, trailer/ sejenisnya	Rp 15.000
2	Truk, bus/ sejenisnya	Rp 10.000
3	Truk mini/ sejenisnya	Rp 7.500
4	Mobil sedan, <i>pick-up</i> / sejenisnya	Rp 5.000
5	Sepeda motor/ sejenisnya	Rp 2.000

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2017

4.1.3.2 Jam Operasional Fasilitas Parkir

Pengelolaan fasilitas parkir *on-street* pada wilayah penelitian dilakukan oleh UPTD (Unit Pelaksana Teknis Daerah) Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya. UPTD Parkir melaksanakan tugas bidang perhubungan dalam pengelolaan perparkiran, UPTD Parkir ini juga melakukan pengawasan yang dilakukan oleh pengawas parkir tepi jalan yang biasanya dilaksanakan mulai pukul 05.30 – 21.30 WIB. Namun begitu, penggunaan lahan di wilayah penelitian yang terdominasi oleh perdagangan dan jasa tersebut memengaruhi jam

operasional fasilitas - fasilitas parkir tepi jalannya. Pada umumnya jam operasional fasilitas parkir ini ikut menyesuaikan dengan jam operasional perdagangan dan jasa tersebut.

Untuk fasilitas parkir tepi jalan (*on-street parking*) baik pada Zona Tunjungan maupun Zona Blauran mempunyai jam operasional pelayanan parkir yang beragam antara pukul 07.00 WIB – 24.00 WIB. Untuk mengetahui lebih jelas mengenai jam operasional setiap ruas jalan yang termasuk dalam Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.4 Jam Operasional Fasilitas *On-Street Parking* Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya

No.	Nama Jalan	Jam Operasional
1	Jl. Gemblongan	08.00 – 17.00 WIB
2	Jl. Tunjungan	08.00 – 24.00 WIB
3	Jl. Praban	09.00 – 21.00 WIB
4	Jl. Genteng Besar	08.00 – 24.00 WIB
5	Jl. Embong Sawo	08.00 – 20.00 WIB
6	Jl. Embong Trengguli	07.00 – 24.00 WIB
7	Jl. Embong Wungu	08.00 – 21.00 WIB
8	Jl. Genteng Kali	08.00 – 20.00 WIB
9	Jl. Tegalsari	10.00 – 23.00 WIB
10	Jl. Kombes Pol. M. Duryat	08.00 – 16.00 WIB
11	Jl. Blauran	09.00 – 21.00 WIB
12	Jl. Kranggan	09.00 – 24.00 WIB
13	Jl. Bubutan	08.00 – 17.00 WIB
14	Jl. Tidar	07.00 – 24.00 WIB
15	Jl. Semarang	08.30 – 16.30 WIB
16	Jl. Penghela	08.00 – 17.00 WIB

Sumber: Survei Primer, 2018





4.1.3.3 Jalur Pejalan Kaki/ Jalur Pedestrian






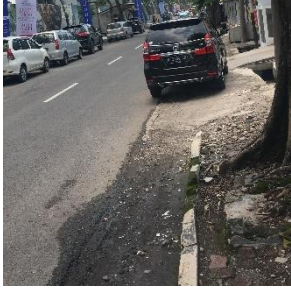
Di kawasan on-street parking Zona Tunjungan dan Blauran semuanya terhubung dengan jalur pejalan kaki. Pedestrian yang terdapat di kedua zona ini semuanya termasuk pedestrian yang terbuka. Beberapa fasilitas *on-street parking* terhubung dengan

sidewalk/ trotoar dengan perkerasan yang baik, namun ada juga sebagian fasilitas parkir yang hanya terhubung dengan jalan setapak (*foot path*). Sebagian dari fasilitas – fasilitas on-street parking Zona Tunjungan dan Blauran juga terhubung dengan jalur penyeberangan jalan.

Jalur pejalan kaki yang tersedia ini bukan merupakan jalur khusus yang digunakan untuk mengakses fasilitas parkir, melainkan adalah bagian dari ruang publik guna sirkulasi pejalan kaki secara umum dan interaksi sosial. Kondisi jalur pejalan kaki cukup baik namun jalur ini terpotong – potong di sebagian tempat. Lebih jelasnya mengenai keadaan eksisting jalur pedestrian fasilitas *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran adalah sebagai berikut:

Tabel 4.5 Kondisi Jalur Pedestrian Pada Kawasan *On-Street Parking* Zona Tunjungan dan Blauran




No.	Nama Jalan	Kondisi Eksisting Pedestrian	
1	Jl. Gemblongan		
<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>			
2	Jl. Tunjungan		
<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>			







No.	Nama Jalan	Kondisi Eksisting Pedestrian	
3	Jl. Praban		
4	Jl. Genteng Besar		
5	Jl. Embong Sawo		

Sumber: Survei Primer, 2018



Sumber: Survei Primer, 2018

Sumber: Survei Primer, 2018

No.	Nama Jalan	Kondisi Eksisting Pedestrian	
6	Jl. Embong Trengguli	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>	
7	Jl. Embong Wungu	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>	
8	Jl. Genteng Kali	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>	

No.	Nama Jalan	Kondisi Eksisting Pedestrian	
9	Jl. Tegalsari		
		<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>	
10	Jl. Kombes Pol. M. Duryat		
		<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>	
11	Jl. Blauran		
		<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>	

No.	Nama Jalan	Kondisi Eksisting Pedestrian	
12	Jl. Kranggan		
		<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>	
13	Jl. Bubutan		
		<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>	
14	Jl. Tidar		
		<i>Sumber: Survei Primer, 2018</i>	

No.	Nama Jalan	Kondisi Eksisting Pedestrian	
15	Jl. Semarang	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>	
16	Jl. Penghela	 <p><i>Sumber: Survei Primer, 2018</i></p>	

Sumber: Survei Primer, 2018

4.1.3.4 Kemudahan Fasilitas Parkir

1) Jalan Gemblongan

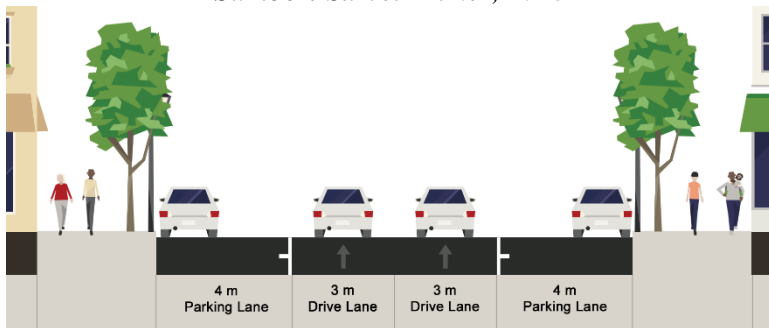
Ruas Jalan Gemblongan merupakan jalan satu arah yang terbagi menjadi empat jalur dimana *on-street parking* terletak di sisi kiri dan kanan ruas jalan sejajar satu baris. Jalan gemblongan mempunyai potensi parkir sebesar 162 untuk mobil dan 20 untuk sepeda motor. Ukuran dari ruang parkir pada tepi Jalan Gemblongan ini sebesar 2,5 x 5 meter dan mempunyai lajur sirkulasi parkir selebar 4 meter.

Namun pada kondisi eksisting di Jalan Gemblongan tersebut, kegiatan parkir untuk kendaraan roda dua/ sepeda motor cenderung dilakukan di dalam trotoar, bukan di area parkir tepi jalan umum yang ditetapkan oleh Pemkot Surabaya. Keadaan ini sebenarnya dilarang dan telah diberikan penandaan yang jelas berkaitan dengan hal tersebut.



Gambar 4.3 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Gemblongan

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.4 Penampang Jalan Gemblongan

Sumber: Survei Primer, 2018

Untuk fasilitas pendukung *on-street parking* pada ruas Jalan Gemblongan seperti penandaan sudah tersedia dengan baik seperti palang penunjuk parkir zona dan palang informasi mengenai tarif parkir.



Gambar 4.5 Penandaan Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Gemblongan

Sumber: Survei Primer, 2018

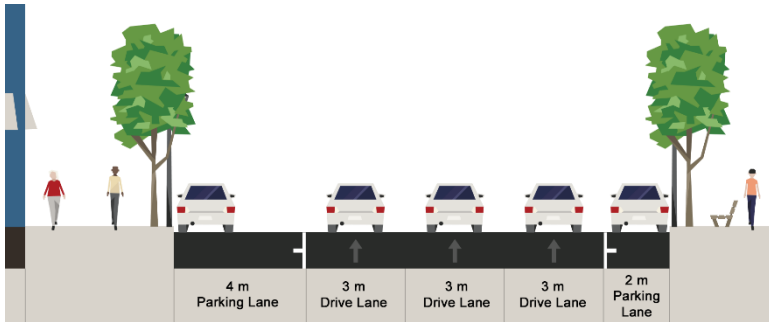
2) Jalan Tunjungan

Ruas Jalan Tunjungan adalah jalan satu arah yang terdiri dari empat lajur. *On-street parking* pada ruas jalan ini berada di sisi kiri dan kanan jalan dengan keadaan sejajar satu baris. Untuk sisi kiri jalan satuan ruang parkirnya (SRP) berukuran 2.5 x 5 meter dengan lajur sirkulasi parkir selebar 4 meter, dan untuk parkir di sebelah kanan tepi Jalan Tunjungan berukuran 2 x 5 meter dan tidak memiliki lajur khusus yang diperuntukkan bagi sirkulasi parkir.



Gambar 4.6 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Tunjungan

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.7 Penampang Jalan Tunjungan

Sumber: Survei Primer, 2018

Fasilitas *on-street parking* Jalan Tunjungan juga sudah dilengkapi dengan *signage* yang baik mengenai wilayah parkir zona, larangan parkir di trotoar, dan tarif parkir yang berlaku. Untuk potensi parkir mobil di ruas jalan ini sebesar 246 dan untuk sepeda motor sebesar 63. Di kawasan ini juga terdapat beberapa titik parkir *off-street* yang dikelola secara mandiri oleh para pemilik perdagangan atau jasa dan hanya digunakan oleh yang melakukan kegiatan berkaitan dengan penggunaan lahan tersebut.



Gambar 4.8 Fasilitas Penandaan *On-street Parking* Jalan Tunjungan

Sumber: Survei Primer, 2018

3) Jalan Praban

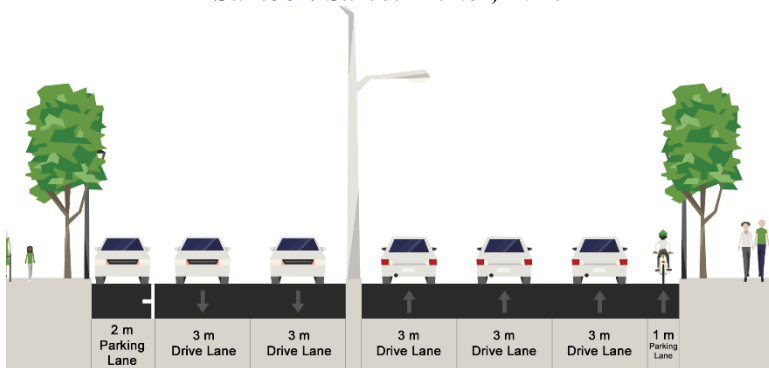
Ruas Jalan Praban adalah ruas jalan terbagi total dua arah dan mempunyai enam lajur. Fasilitas *on-street parking* yang terdapat di jalan tersebut merupakan parkir sejajar satu baris. Untuk bagian kiri, lajur parkir hanya disediakan untuk sepeda motor selebar satu meter,

sedangkan pada bagian kanan disediakan lajur parkir selebar dua meter yang diperuntukkan bagi kendaraan roda empat/ mobil.



Gambar 4.9 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Praban

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.10 Penampang Jalan Praban

Sumber: Survei Primer, 2018

Adapun potensi *on-street parking* di Jalan Praban ialah sebesar 59 untuk mobil dan 34 untuk parkir sepeda motor/ kendaraan roda dua. Fasilitas parkir ini juga sudah mempunyai penandaan yang jelas baik mengenai zona dan tarif parkirnya.



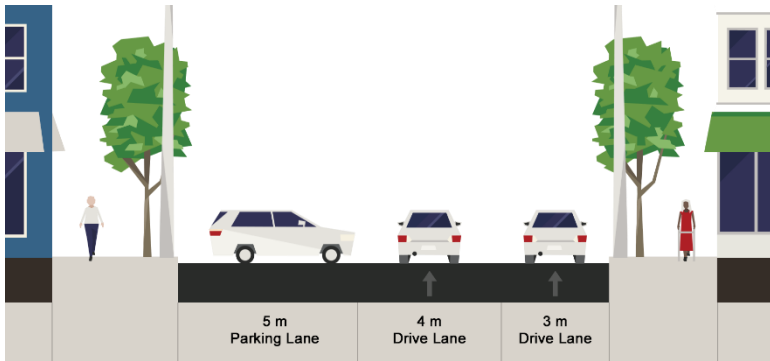
Gambar 4.11 Fasilitas Penandaan *On-Street Parking* Jalan Praban
Sumber: Survei Primer, 2017

4) Jalan Genteng Besar

Ruas Jalan Genteng Besar merupakan ruas jalan satu arah dengan dua jalur. Fasilitas *on-street parking* yang terdapat pada ruas jalan ini merupakan fasilitas parkir dengan sudut 90°, dimana kendaraan diparkirkan tegak lurus satu lajur terhadap badan jalan sebelah kiri. SRP pada jalan ini adalah seluas 5 x 2,5 meter.



Gambar 4.12 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Genteng Besar
Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.13 Penampang Jalan Genteng Besar

Sumber: Survei Primer, 2018

Untuk fasilitas penandaan pada fasilitas parkir Jalan Genteng Besar sudah tersedia mulai dari petunjuk tempat parkir, arah dimensi parkir, serta tarif retribusinya. Adapun potensi *on-street parking* di Jalan Genteng Besar untuk mobil sebesar 512 serta untuk kendaraan roda dua/ sepeda motor sebesar 99 potensi.



Gambar 4.14 Signage On-street Parking Jalan Genteng Besar

Sumber: Survei Primer, 2018

5) Jalan Embong Sawo

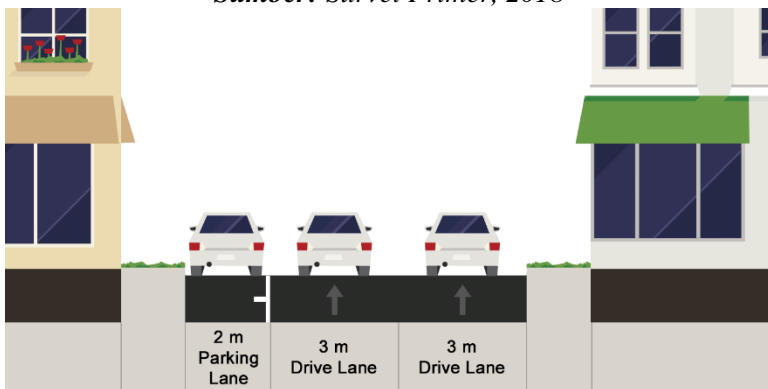
Jalan Embong Sawo merupakan jalan satu arah yang terdiri dari dua lajur, sedangkan untuk fasilitas *on-street parking* pada jalan ini tidak mempunyai penandaan yang jelas untuk lajur khusus untuk parkir dan sirkulasinya. Kendaraan hanya diparkirkan secara paralel

di bagian kiri bahu jalan selebar dua meter dan tidak mempunyai ruang parkir yang tetap.



Gambar 4.15 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Embong Sawo

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.16 Penampang Jalan Embong Sawo

Sumber: Survei Primer, 2018

Adapun potensi rata – rata di parkir tepi jalan umum Jalan Embong Sawo ini adalah sebesar 31 potensi untuk mobil. Penandaan mengenai informasi keberadaan parkir zona, tarif, serta dimensi parkir tepi jalannya juga tidak tersedia pada ruas jalan ini.

6) Jalan Embong Trengguli

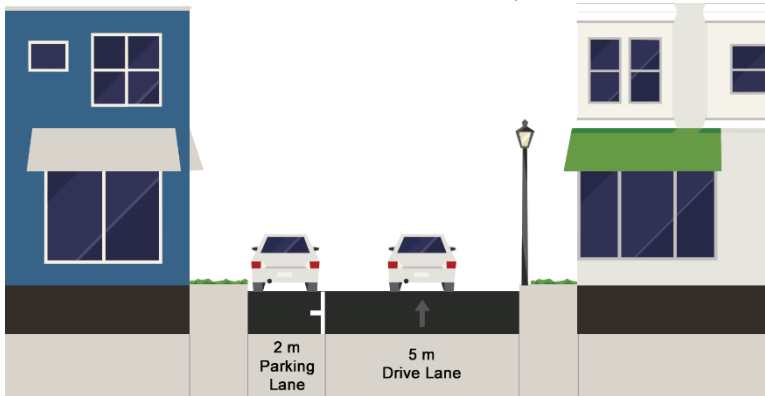
Jalan Embong Trengguli merupakan jalan lingkungan satu arah dan hanya memiliki satu lajur. Fasilitas dan aktivitas *on-street parking* pada jalan ini diadakan dengan memanfaatkan badan jalan yang tersisa

selebar dua meter di bagian kiri jalan. Pada ruas jalan ini mobil diparkirkan secara paralel, sedangkan sepeda motor di parkirkan secara sejajar berlapis.



Gambar 4.17 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Embong Trengguli

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.18 Penampang Jalan Embong Trengguli

Sumber: Survei Primer, 2018

Keberadaan *on-street parking* di Jalan Embong Trengguli tidak dilengkapi dengan penadaaan yang memberikan informasi mengenai parkir zona, tarif parkir, dsb. Adapun rata – rata potensi parkir di jalan ini adalah sebesar 40 untuk mobil dan 48 untuk sepeda motor.

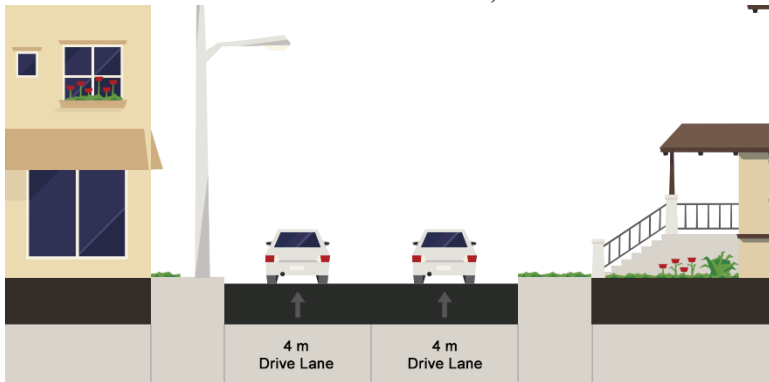
7) Jalan Embong Wungu

Jalan Embong Wungu adalah jalan satu arah dengan dua lajur. Sementara untuk kegiatan *on-street parking* pada jalan tersebut tidak memiliki lajur khusus untuk parkir dan hanya menggunakan badan jalan seadanya.



Gambar 4.19 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Embong Wungu

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.20 Penampang Jalan Embong Wungu

Sumber: Survei Primer, 2018

Jalan Embong Wungu tersebut juga tidak dilengkapi dengan penandaan apapun yang terkait keberadaannya sebagai bagian dari parkir zona. Ruas jalan ini sehari – harinya memiliki potensi ruang parkir bagi 25 mobil.

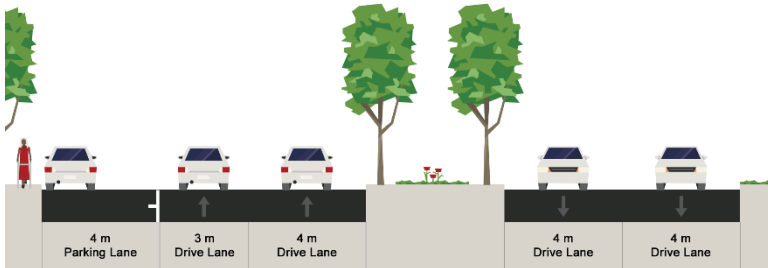
8) Jalan Genteng Kali

Jalan Genteng Kali secara umum merupakan jalan dua arah dengan total empat lajur mengemudi dan satu lajur parkir di salah satu sisi jalannya. Lajur parkir tepi jalan di Jalan Genteng Kali mempunyai lebar empat meter.



Gambar 4.21 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Genteng Kali

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.22 Penampang Jalan Genteng Kali

Sumber: Survei Primer, 2018

Jalan Genteng Kali belum dilengkapi dengan penandaan yang terkait dengan keberadaannya sebagai ruas jalan yang termasuk parkir zona, namun untuk penandaan standar parkir lainnya sudah tersedia pada ruas jalan ini. Jalan Genteng Kali mempunyai potensi parkir 90 mobil dan 17 sepeda motor.



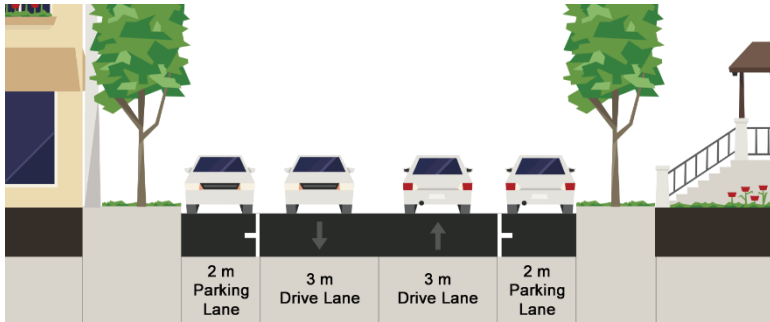
Gambar 4.23 *Signage On-street Parking Jalan Genteng Kali*
Sumber: Survei Primer, 2018

9) Jalan Tegalsari

Jalan Tegalsari merupakan jalan dengan dua lajur mengemudi, sedangkan untuk kegiatan parkirnya pada umumnya dilakukan di kedua sisi bahu jalannya yang mengambil ruang selebar dua meter. Tidak tersedia lajur khusus sirkulasi parkir pada jalan ini.



Gambar 4.24 *Kondisi Eksisting Fasilitas On-Street Parking Jalan Tegalsari*
Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.25 Penampang Jalan Tegalsari

Sumber: Survei Primer, 2018

Jalan Tegalsari juga belum dilengkapi dengan fasilitas penandaan yang memberikan informasi mengenai keberadaannya yang termasuk ke dalam parkir zona maupun tarif parkir yang diberlakukan pada ruas jalan tersebut. Jalan Tegalsari menjadi potensi parkir mobil sebanyak 77 dan parkir sepeda motor sebanyak 17 potensi.

10) Jalan Kombes Pol. M. Duryat

Jalan Kombes Pol. M. Duryat merupakan jalan dua arah yang masing – masingnya terdiri dari dua lajur mengemudi. Kegiatan parkir tepi jalannya dilakukan di kedua sisi jalan dengan menggunakan bahu jalan selebar dua meter. Jalan ini belum mempunyai lajur yang jelas untuk kegiatan parkirnya.



Gambar 4.26 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Kombes Pol. M. Duryat

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.27 Penampang Jalan Kombes Pol. M. Duryat

Sumber: Survei Primer, 2018

Jalan Kombes Pol. M. Duryat mempunyai potensi parkir mobil rata - rata sebanyak 21 potensi dan untuk sepeda motor sebanyak 12 potensi. Fasilitas parkir tepi jalan ini belum mempunyai penandaan yang memadai mengenai informasi dimensi parkir, tarif, maupun keberadaan fasilitas parkirnya sebagai parkir zona.

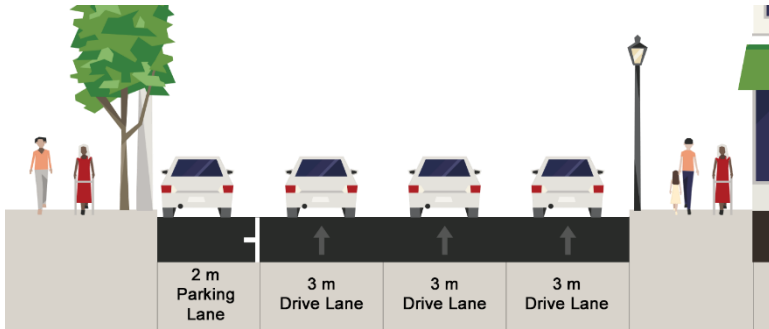
11) Jalan Blauran

Jalan Blauran merupakan ruas jalan satu arah yang mempunyai empat lajur. Untuk fasilitas *on-street parking* di ruas jalan ini merupakan parkir sejajar satu baris di sebelah bagian kiri ruas jalan dengan dimensi 2,5 x 5 meter.



Gambar 4.28 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Blauran

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.29 Penampang Jalan Blauran

Sumber: Survei Primer, 2018

Adapun potensi *on-street parking* di Jalan Praban ialah sebesar 10 untuk parkir mobil dan sebesar 519 untuk parkir sepeda motor. Terkait fasilitas informasi/ penandaan yang terkait dengan parkirnya sudah tersedia dengan baik mengenai penandaan parkir zona dan informasi mengenai tarif parkir.



Gambar 4.30 Fasilitas Penandaan *On-Street Parking* Jalan Blauran

Sumber: Survei Primer, 2018

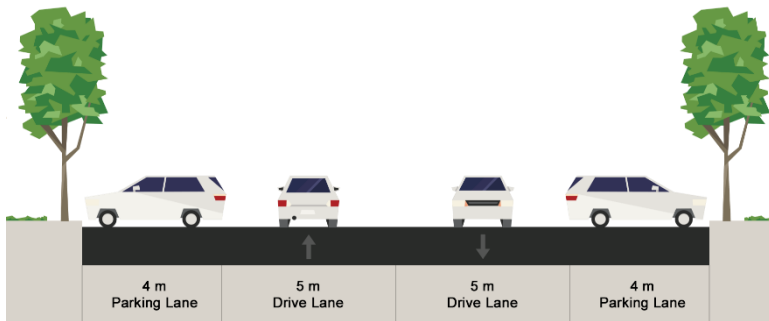
12) Jalan Kranggan

Jalan Kranggan merupakan ruas jalan dua arah tanpa pembatas yang mempunyai dua lajur. Untuk fasilitas *on-street parking* dilakukan di kedua sisi jalan kiri dan kanan secara sejajar satu baris dan ada juga yang berupa parkir dengan sudut 90° di bagian Pasar Kranggan dengan mengambil lebar jalan sebanyak empat meter. Untuk parkir sepeda motor yang terdapat di kondisi eksisting dilakukan secara berlapis.



Gambar 4.31 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Kranggan

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.32 Penampang Jalan Kranggan

Sumber: Survei Primer, 2018

Keadaan ini pada dasarnya menyalahi penandaan yang telah ada, dimana dinyatakan parkir sepeda motor seharusnya dilakukan secara satu baris saja. Potensi parkir yang dimiliki Jalan Kranggan adalah sebesar 174 untuk kendaraan roda empat dan sebesar 1568 untuk parkir kendaraan roda dua.



Gambar 4.33 Fasilitas Penandaan *On-Street Parking* Jalan Kranggan

Sumber: Survei Primer, 2018

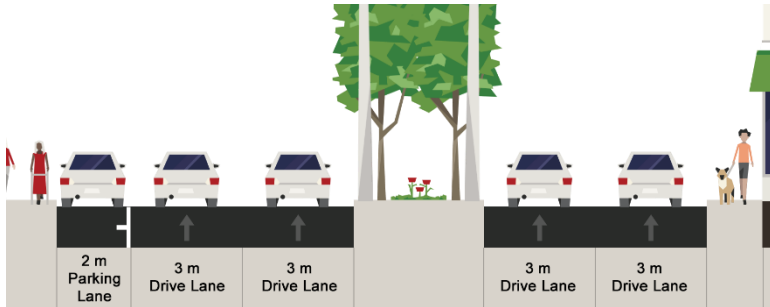
13) Jalan Bubutan

Jalan Bubutan adalah ruas jalan satu arah yang mempunyai empat lajur. Fasilitas *on-street parking* di ruas jalan ini merupakan parkir sejajar satu baris di sebelah bagian kiri ruas jalan. Lajur untuk parkir pada Jalan Bubutan adalah selebar dua meter.



Gambar 4.34 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Bubutan

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.35 Penampang Jalan Bubutan

Sumber: Survei Primer, 2018

Potensi *on-street parking* di Jalan Bubutan ini ialah sebesar 227 untuk parkir mobil dan sebesar 226 untuk parkir sepeda motor. Fasilitas *on-street parking* di area ini sudah mempunyai penandaan yang baik terkait dengan informasi fasilitas parkirnya.



Gambar 4.36 Fasilitas Penandaan *On-Street Parking* Jalan Bubutan

Sumber: Survei Primer, 2018

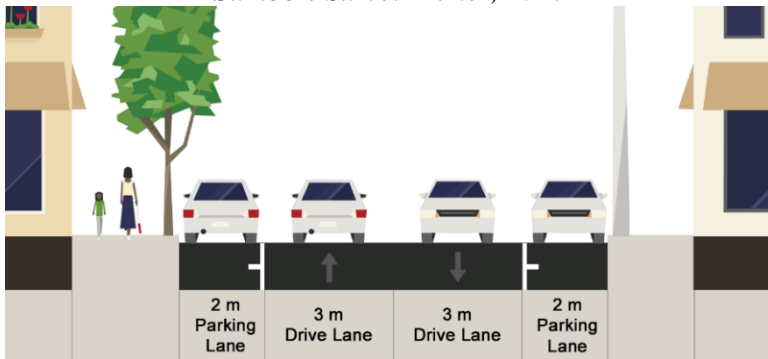
14) Jalan Tidar

Ruas Jalan Tidar adalah ruas jalan yang terbagi dengan dua arah dan mempunyai dua lajur. Fasilitas *on-street parking* yang terdapat di jalan tersebut merupakan parkir sejajar satu baris di kedua sisi jalan yang. Sebagian dari fasilitas parkir ini mempunyai lajur khusus parkir selebar dua meter di sepanjang sisi jalannya.



Gambar 4.37 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Tidar

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.38 Penampang Jalan Tidar

Sumber: Survei Primer, 2018

Fasilitas pendukung *on-street parking* pada ruas jalan ini seperti penandaan sudah tersedia dengan baik di beberapa sisi jalan. Ruas Jalan Tidar mempunyai potensi *on-street parking* sebesar 275 mobil dan 146 untuk sepeda motor.



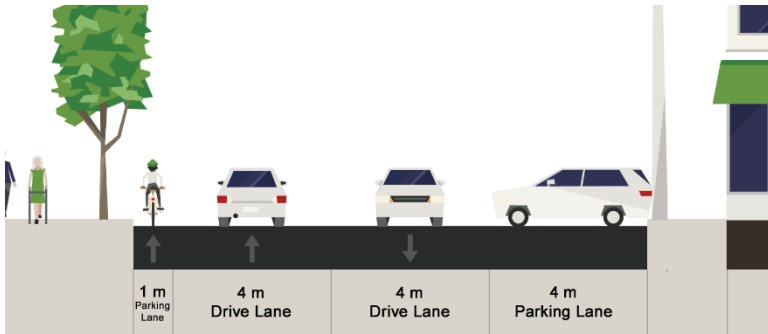
Gambar 4.39 Fasilitas Penandaan *On-Street Parking* Jalan Tidar
Sumber: Survei Primer, 2017

15) Jalan Semarang

Jalan Semarang merupakan ruas jalan dengan dua lajur utama dan mempunyai dua arah. Aktivitas *on-street parking* sepeda motor pada jalan ini dilakukan pada kedua sisi jalan, sedangkan untuk mobil dilakukan hanya pada bagian kanan jalan. Untuk parkir sepeda motor mempunyai lajur parkir selebar satu meter, sedangkan untuk parkir mobil memanfaatkan ruas jalan selebar empat meter.



Gambar 4.40 Kondisi Eksisting Fasilitas *On-Street Parking* Jalan Semarang
Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.41 Penampang Jalan Semarang

Sumber: Survei Primer, 2018

Pada ruas Jalan Semarang, fasilitas *on-street parking* nya dilengkapi dengan beberapa penandaan, namun tidak ada yang memberikan informasi mengenai jalan tersebut adalah parkir zona. Penandaan yang sudah ada tersebut hanya sebatas batas parkir atau pembolehan aktivitas parkir di tepi jalannya. Jalan ini mempunyai potensi parkir sebesar 95 untuk mobil dan 63 untuk sepeda motor.

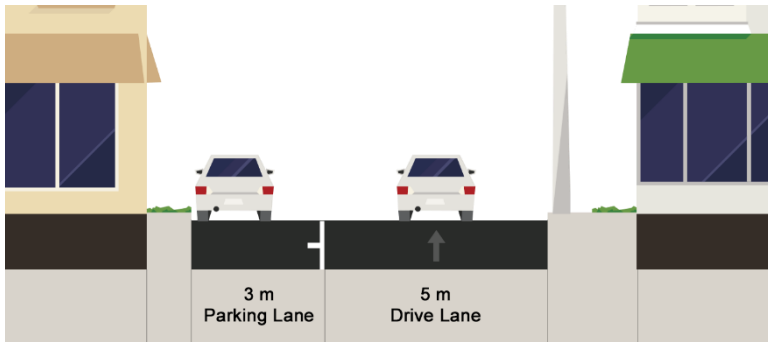
16) Jalan Penghela

Jalan Penghela merupakan jalan satu arah dan hanya memiliki satu lajur utama untuk mengemudi. Kegiatan *on-street parking* pada ruas jalan ini dilakukan dengan memanfaatkan badan jalan sebesar tiga meter salah satu sisi jalan.



Gambar 4.42 Kondisi Eksisting Fasilitas On-Street Parking Jalan Penghela

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.43 Penampang Jalan Penghela

Sumber: Survei Primer, 2018

Fasilitas *on-street parking* pada jalan ini belum dilengkapi dengan penandaan yang baik mengenai informasi yang berkaitan dengan aktivitas parkir yang ada. Jalan Penghela mempunyai potensi parkir sebesar 95 untuk mobil dan sebesar 39 untuk sepeda motor.

Tabel 4.6 Karakteristik Eksisting Kemudahan *On-Street Parking*
Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya

No.	Nama Jalan	Penandaan/ <i>Signage</i>	Jumlah Potensi		Dimensi Parkir
			Mobil	Motor	
1	Jl. Gemblongan	Tersedia	162	20	Paralel
2	Jl. Tunjungan	Tersedia	246	63	Paralel
3	Jl. Praban	Tersedia	59	34	Paralel
4	Jl. Genteng Besar	Tersedia	512	99	Paralel dan Sirip
5	Jl. Embong Sawo	Tidak Tersedia	31	2	Paralel
6	Jl. Embong Trengguli	Tidak Tersedia	40	48	Paralel
7	Jl. Embong Wungu	Tidak Tersedia	25	2	Paralel
8	Jl. Genteng Kali	Tersedia	90	17	Paralel dan Sirip

No.	Nama Jalan	Penandaan/ <i>Signage</i>	Jumlah Potensi		Dimensi Parkir
			Mobil	Motor	
9	Jl. Tegalsari	Tidak Tersedia	77	17	Paralel dan Sirip
10	Jl. Kombes Pol. M. Duryat	Tidak Tersedia	21	12	Paralel
11	Jl. Blauran	Tersedia	10	519	Paralel
12	Jl. Kranggan	Tersedia	174	1568	Paralel dan Sirip
13	Jl. Bubutan	Tersedia	207	226	Paralel
14	Jl. Tidar	Tersedia	275	146	Paralel dan Sirip
15	Jl. Semarang	Tidak Tersedia	95	63	Paralel dan Sirip
16	Jl. Penghela	Tidak Tersedia	95	39	Paralel dan Sirip

Sumber: *Survei Primer, 2018*

4.1.3.5 Keamanan Fasilitas Parkir

Dengan pemungutan tarif yang dilakukan secara manual melalui juru parkir pada wilayah penelitian, maka dalam aspek keamanan, semua fasilitas parkir di Zona Tunjungan dan Blauran dijaga oleh juru parkir. Juru parkir yang bertugas di kawasan Parkir Zona diberikan rompi khusus untuk membedakan dengan para juru parkir di kawasan parkir non parkir zona.

Semua fasilitas *on-street parking* di Zona Tunjungan dan Blauran belum dilengkapi dengan CCTV atau kamera pengawas. Namun untuk fasilitas penerangan sudah tersedia di setiap fasilitas parkir yang. Fasilitas penerangan yang ada merupakan lampu tepi jalan umum (bukan khusus untuk fasilitas parkir).



Gambar 4.44 Beberapa Fasilitas Penerangan *On-Street Parking* Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Sumber: Survei Primer, 2018



Gambar 4.45 Rompi Khusus Juru Parkir Zona

Sumber: Survei Primer, 2018

4.2 Hasil dan Pembahasan

4.2.1 Mengidentifikasi Karakteristik Pelaku Parkir dan Perilaku Perjalanannya di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pelaku parkir dan karakteristik perjalanannya di kawasan *on-street parking* Zona Tunjungan dan Zona Blauran. Variabel yang digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik pelaku parkir adalah jenis kelamin, usia, tingkat pendapatan, jumlah kepemilikan kendaraan. Sedangkan untuk karakteristik perilaku perjalanan digunakan variabel lama perjalanan, maksud perjalanan, dan jumlah tujuan perjalanan. Hasil penelitian ini akan dianalisa menggunakan metode statistik deskriptif.

4.2.1.1 Karakteristik Pelaku Parkir

1) Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Dua (R2)

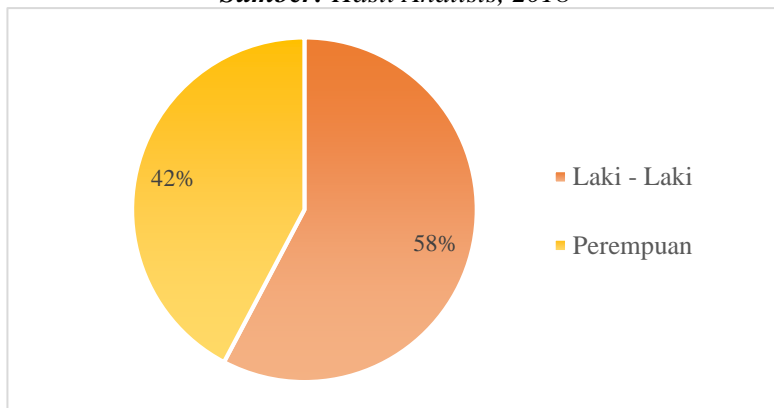
A. Jenis Kelamin

Pengguna *on-street parking* di kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat melalui pengelompokan jenis kelamin. Berikut merupakan persentase pengguna parkirnya berdasarkan jenis kelamin:

Tabel 4.7 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jenis Kelamin

Kategori Gender	Jumlah	Persentase
Laki – laki	56	58%
Perempuan	41	42%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.46 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jenis Kelamin

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil yang telah diperoleh, karakteristik pengguna sepeda motor yang menggunakan fasilitas *on-street parking* di kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran secara keseluruhan didominasi oleh laki – laki dengan persentase sebesar 58% (56 responden), sedangkan perempuan sebesar 42% (41 responden).

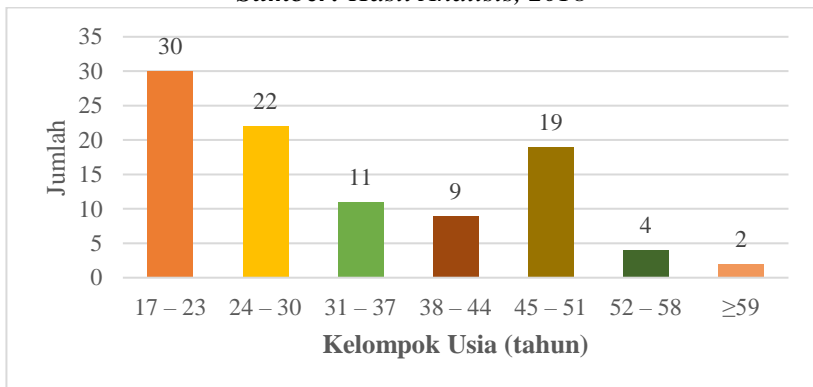
B. Usia

Jumlah responden berdasarkan usia dikelompokkan menjadi tujuh kategori, yaitu kelompok usia 17 – 23 tahun; 24 – 30 tahun; 31 – 37 tahun; 38 – 44 tahun, 45 – 51 tahun; 52 – 58 tahun, dan ≥ 52 tahun. Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah responden pengguna parkir sepeda motor berdasarkan kelompok usia dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.8 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Usia

Kelompok Usia (tahun)	Jumlah	Persentase
17 – 23	30	31%
24 – 30	22	23%
31 – 37	11	11%
38 – 44	9	9%
45 – 51	19	20%
52 – 58	4	4%
≥ 59	2	2%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.47 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Usia

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dengan berdasarkan hasil yang didapatkan, diketahui bahwa pengguna fasilitas *on-street parking* di Zona Tunjungan dan Blauran dengan moda sepeda motor di dominasi oleh kelompok usia 17 – 23

tahun yakni sebesar 31% (30 responden), diikuti dengan kelompok usia produktif 24 – 30 tahun sebesar 23% (22 responden), kelompok usia 45 – 51 tahun sebesar 20% (19 responden), kelompok usia 31 – 37 tahun sebesar 11% (11 responden), kelompok usia 38 – 44 tahun sebesar 9% (9 responden), kemudian kelompok usia 52 – 58 tahun sebesar 4% (4 responden), dan yang terakhir kelompok usia ≥ 59 tahun terdapat sebanyak 2% (2 responden). Rata – rata usia responden pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor secara keseluruhan adalah 33 tahun.

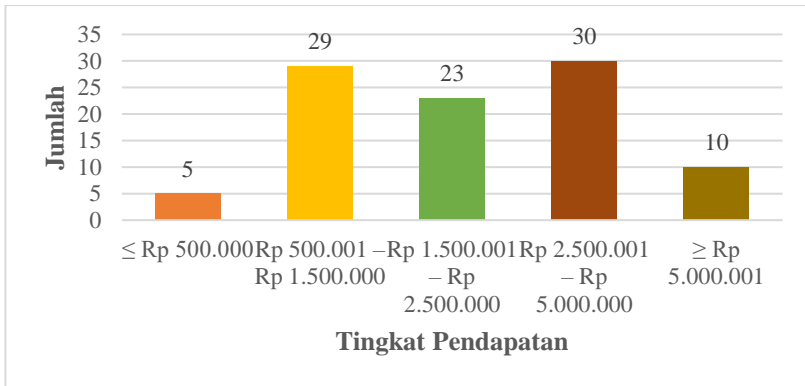
C. Tingkat Pendapatan

Pengguna fasilitas parkir sepeda motor di tepi jalan umum pada kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran mempunyai tingkat pendapatan yang cukup beragam. Adapun tingkat pendapatan yang dikelompokkan kedalam lima kategori dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.9 Tingkat Pendapatan Pengguna Parkir R2

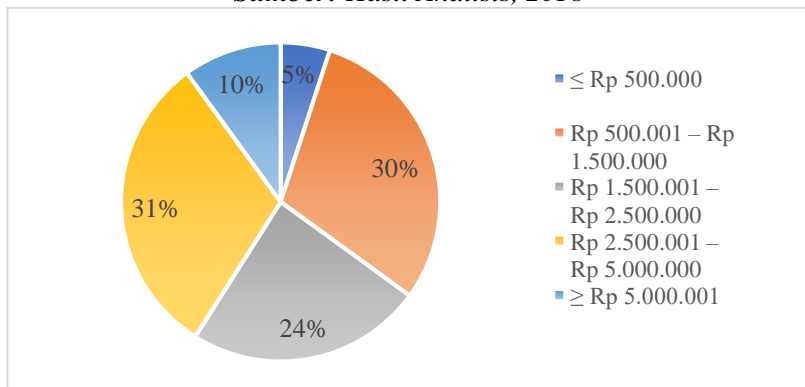
Tingkat Pendapatan	Jumlah	Persentase
\leq Rp 500.000	5	5%
Rp 500.001 – Rp 1.500.000	29	30%
Rp 1.500.001 – Rp 2.500.000	23	24%
Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000	30	31%
\geq Rp 5.000.001	10	10%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.48 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.49 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, untuk responden pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor di Zona Tunjungan dan Blauran di mempunyai jumlah yang cukup merata di beberapa tingkat pendapatan. Jumlah pendapatan Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000 mempunyai persentase sebesar 31% (30 responden), selanjutnya diikuti dengan jumlah pendapatan Rp 500.001 – Rp 1.500.000

mempunyai persentase sebesar 30% (20 responden), lalu jumlah pendapatan Rp 1.500.001 – Rp 2.500.000 mempunyai persentase sebesar 24% (23 responden). Ketiga tingkat jumlah pendapatan ini memiliki selisih responden yang cukup tipis/ atau dapat dikatakan respondennya cukup merata. Sedangkan untuk jumlah pendapatan \geq Rp 5.000.001 mempunyai persentase sebesar 10% (10 responden), dan yang terakhir untuk tingkat pendapatan dengan jumlah \leq Rp 500.000 mempunyai persentase sebesar 5% (5 responden).

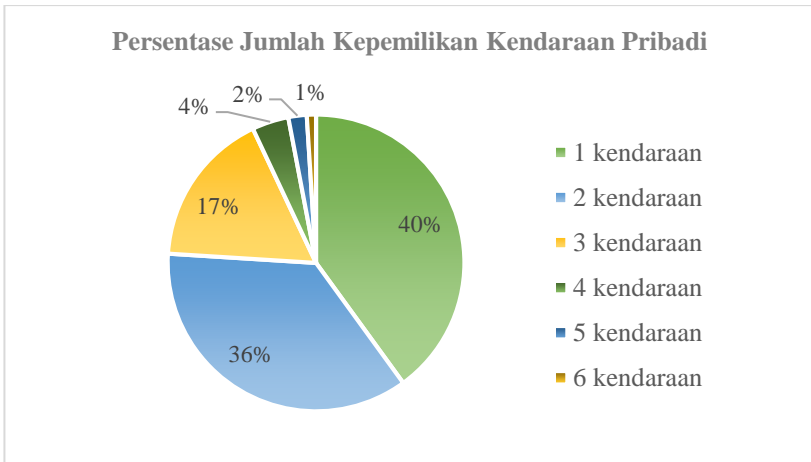
D. Kepemilikan Kendaraan

Jumlah kepemilikan kendaraan disatukan antara kepemilikan moda mobil dan sepeda motor. Untuk lebih jelasnya mengenai persentase jumlah kepemilikan kendaraan pribadi ini dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.10 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R2

Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi	Jumlah	Persentase
1 kendaraan	39	40%
2 kendaraan	35	36%
3 kendaraan	16	17%
4 kendaraan	4	4%
5 kendaraan	2	2%
6 kendaraan	1	1%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.50 Persentase Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R2

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil yang telah didapatkan, pengguna parkir kendaraan sepeda motor di Zona Tunjungan di dominasi oleh responden yang hanya memiliki 1 (satu) kendaraan pribadi, yaitu sebesar 40% (39 responden), selanjutnya sekitar 36% (35 responden) memiliki 2 (dua) kendaraan pribadi, sementara sekitar 17% (16 responden) telah memiliki 3 (tiga) kendaraan pribadi. Kemudian dilanjutkan dengan sebanyak 4% (4 responden) memiliki 4 (empat) kendaraan pribadi, yang memiliki 5 (lima) kendaraan pribadi ada sebanyak 2% (2 responden), dan yang terakhir hanya 1% (1 responden) yang memiliki 6 (enam) kendaraan pribadi.

Secara keseluruhan pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor (R2) di Zona Tunjungan dan Blauran hanya 20% dari keseluruhan responden (20 responden) yang memiliki sepeda motor juga mobil sekaligus sebagai kendaraan pribadi mereka atau dengan kata lain, sebagian besar pengguna parkir sepeda motor ini tidak memiliki kendaraan pribadi bermotor roda empat/ mobil.

2) Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Empat (R4)

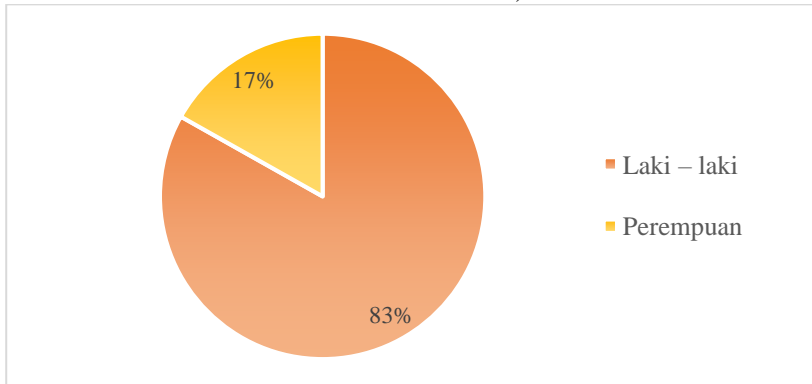
A. Jenis Kelamin

Pengguna *on-street parking* mobil di kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat melalui pengelompokan jenis kelamin. Berikut merupakan persentase pengguna parkirnya berdasarkan jenis kelamin:

Tabel 4.11 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jenis Kelamin

Kategori Gender	Jumlah	Persentase
Laki – laki	79	83%
Perempuan	16	17%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.51 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jenis Kelamin

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dengan berdasarkan hasil analisis diatas, diketahui bahwa karakteristik pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat (R4)/ mobil di kawasan *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran di dominasi oleh responden yang berjenis kelamin laki laki, yaitu dalam persentase sebesar 83% (79 responden), dan sisanya merupakan perempuan dengan persentase sebesar 17% (16 responden).

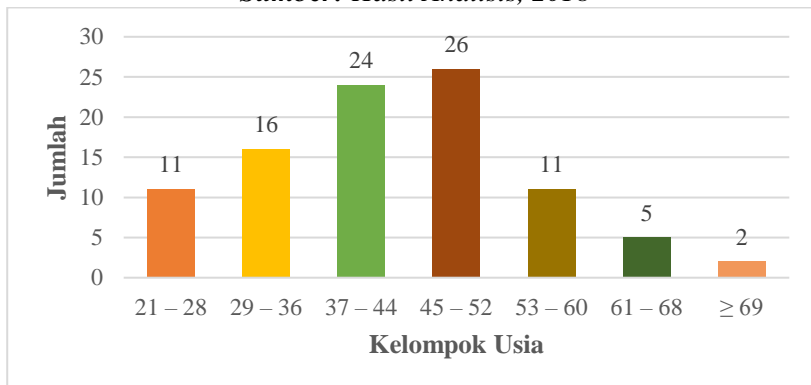
B. Usia

Jumlah responden pengguna parkir R4 pada kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran dikelompokkan kedalam tujuh kategori, yaitu kelompok usia 21 – 28 tahun, 29 – 36 tahun, 37 – 44 tahun, 45 – 52 tahun, 53 – 60 tahun, 61 – 68 tahun, dan ≥ 69 tahun. Untuk melihat lebih jelas mengenai jumlah responden pengguna parkir R4 berdasarkan kategori umur dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.12 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Usia

Kelompok Usia (tahun)	Jumlah	Persentase
21 – 28	11	12%
29 – 36	16	17%
37 – 44	24	25%
45 – 52	26	27%
53 – 60	11	12%
61 – 68	5	5%
≥ 69	2	2%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.52 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Usia

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil yang telah didapatkan, respondennya cukup merata di beberapa kelompok usia. Untuk pengguna *on-street parking* mobil di dominasi oleh kelompok usia antara 45 – 52 tahun, dengan

persentase sebesar 27% (26 responden), lalu sebesar 25% (24 responden) berasal dari kelompok usia 27 – 44 tahun, sebesar 17% (16 responden) merupakan responden dengan kelompok usia antara 19 – 36 tahun. Selanjutnya, kelompok usia antara 21 – 28 tahun dan kelompok usia 53 – 60 tahun mempunyai besar persentase yang sama, yaitu 11% (12 responden), dilanjutkan dengan kelompok usia antara 61 – 68 tahun mempunyai persentase sebanyak 5% (5 responden), dan yang terakhir untuk kelompok usia ≥ 69 tahun ada sebesar 2% (2 responden). Adapun rata – rata usia dari pengguna *on-street parking* kendaraan roda empat/ mobil di Zona Tunjungan dan Blauran adalah 43 tahun.

C. Tingkat Pendapatan

Pada fasilitas *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran, penggunaanya mempunyai tingkat pendapatan yang beragam. Adapun persentase jumlah responden pengguna parkir mobil di kawasan ini berdasarkan tingkat pendapatan yang dikelompokkan kedalam lima kategori dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.13 Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Tingkat Pendapatan

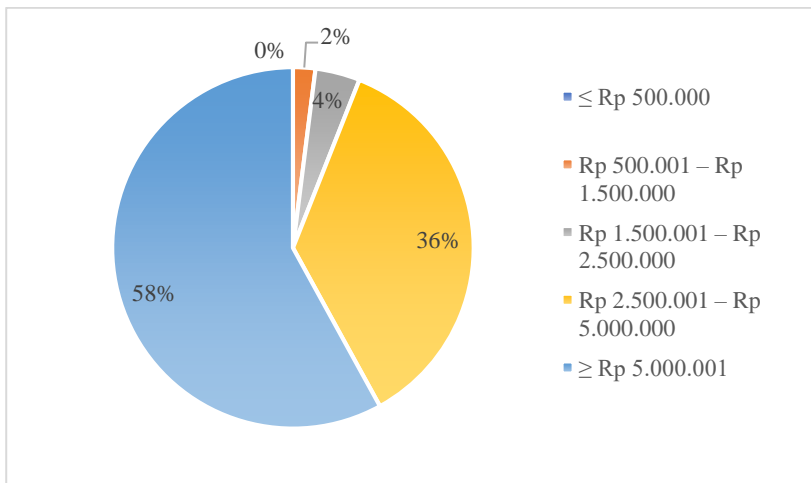
Tingkat Pendapatan	Jumlah	Persentase
\leq Rp 500.000	0	0%
Rp 500.001 – Rp 1.500.000	2	2%
Rp 1.500.001 – Rp 2.500.000	4	4%
Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000	34	36%
\geq Rp 5.000.001	55	58%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.53 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.54 Persentase Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil yang telah diperoleh diatas, di fasilitas *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya, lebih dari setengah jumlah pengguna parkir mobilnya di dominasi oleh responden dengan

kategori pendapatan \geq Rp 5.000.001, yaitu sebesar 58% (55 responden), kemudian sebanyak 36% (34 responden) mempunyai tingkat pendapatan Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000. Lalu, terdapat sebanyak 4% (4 responden) dengan pendapatan antara Rp 1.500.001 – Rp 2.500.000, dan sisanya sebanyak 2% (2 responden) adalah yang memiliki pendapatan antara Rp 500.001 – Rp 1.500.000.

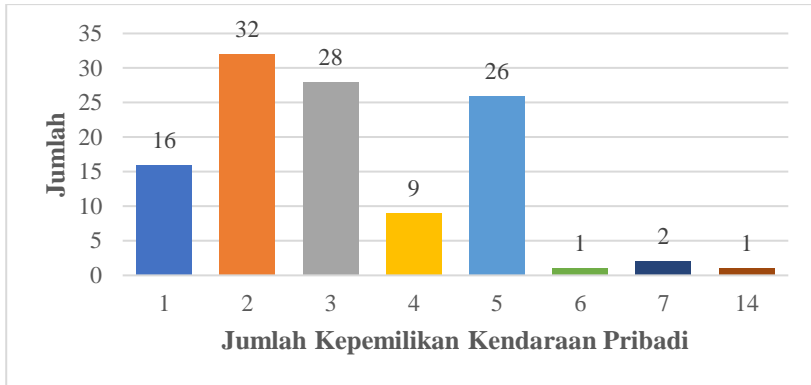
D. Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan merupakan jumlah kendaraan pribadi yang dimiliki oleh pengguna *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya. Jumlah kepemilikan kendaraan ini digabung antar kepemilikan kendaraan bermotor roda dua/ sepeda motor dan juga kendaraan bermotor roda empat/ mobil. Untuk mengetahui lebih jelas mengenai jumlah kepemilikan kendaraan pengguna parkir mobil pada kawasan ini dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.14 Persentase Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R4

Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi	Jumlah	Persentase
1 kendaraan	16	17%
2 kendaraan	32	34%
3 kendaraan	28	30%
4 kendaraan	9	9%
5 kendaraan	6	6%
6 kendaraan	1	1%
7 kendaraan	2	2%
14 kendaraan	1	1%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.55 Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi Pengguna Parkir R4

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil yang telah didapatkan, pengguna parkir kendaraan sepeda motor di Zona Tunjungan di dominasi oleh responden yang memiliki 2 (dua) kendaraan pribadi, yaitu sebesar 34% (32 responden), selanjutnya sekitar 30% (28 responden) memiliki 3 (tiga) kendaraan pribadi, sementara sekitar 17% (16 responden) memiliki 1 (satu) kendaraan pribadi. Kemudian dilanjutkan dengan sebanyak 9% (9 responden) memiliki 4 (empat) kendaraan pribadi, dan yang memiliki 5 (lima) kendaraan pribadi ada sebanyak 6% (6 responden). Lalu sekitar 2% (2 responden) telah memiliki 7 (tujuh) kendaraan pribadi, dan sisanya 1% (1 responden) memiliki 6 (enam) kendaraan, serta yang terakhir hanya 1% (1 responden) yang memiliki 14 kendaraan pribadi.

Secara keseluruhan pada pengguna fasilitas *on-street parking* mobil (R4) di Zona Tunjungan dan Blauran, terdapat 68% (65 responden) dari keseluruhan telah memiliki kendaraan bermotor roda dua dan empat sekaligus sebagai kendaraan pribadi mereka atau dapat dikatakan sebagian besar responden pengguna parkir mobil ini memiliki kedua jenis moda kendaraan pribadi tersebut.

4.2.1.2 Karakteristik Perjalanan Pelaku Parkir

1) Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Dua (R2)

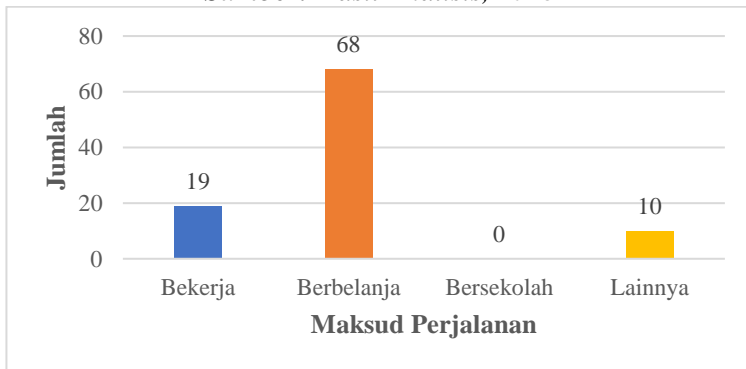
A. Maksud/ Tujuan Perjalanan

Maksud ataupun tujuan perjalanan pengguna pengguna *on-street parking* sepeda motor Zona Tunjungan dan Blauran diklasifikasikan berdasarkan maksud perjalanannya, yaitu bekerja, berbelanja, bersekolah, dan lainnya. Berikut merupakan maksud perjalanan pengguna parkir tepi jalan umum sepeda motor di Zona Tunjungan dan Blauran.

Tabel 4.15 Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Maksud Perjalanan

Maksud Perjalanan	Jumlah	Persentase
Bekerja	19	20%
Berbelanja	68	70%
Bersekolah	0	0%
Lainnya	10	10%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.56 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Maksud Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil yang telah dianalisa, maksud perjalanan pengguna parkir sepeda motor tepi jalan umum Zona Tunjungan dan Blauran di dominasi oleh responden dengan maksud perjalanan berbelanja. Sebanyak 70% pengguna parkir (68 responden)

melakukan perjalanan dengan maksud berbelanja atau melakukan kegiatan yang berhubungan dengan perdagangan dan jasa, termasuk ke restoran, ke pasar, dsb.

Selanjutnya, pengguna parkir sepeda motor sebesar 19% (19 responden) mempunyai maksud perjalanan untuk bekerja. Kegiatan bekerja ini termasuk pegawai/ pemilik toko, pegawai kantor, dsb. Yang terakhir, sebesar 10% (10 responden) pengguna *on-street parking* sepeda motor di kawasan Zona Tunjungan dan Blauran mempunyai maksud perjalanan yang termasuk dalam kategori lainnya, seperti mengirim barang atau melakukan kegiatan antar – jemput, menghadiri sebuah acara, dsb.

Pengguna parkir sepeda motor dengan maksud perjalanan berbelanja adalah yang paling banyak mempunyai tujuan perjalanan ke area perdagangan jasa deret (K – 3), diikuti dengan yang mempunyai tujuan perjalanan ke area perdagangan dan jasa tunggal (K – 1). Sedangkan untuk maksud perjalanan bekerja, paling banyak dilakukan di penggunaan lahan perdagangan dan jasa deret (K – 3). Untuk lebih jelasnya mengenai tujuan perjalanan pengguna *on-street parking* sepeda motor Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4.16 Tujuan Perjalanan Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Maksud Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Jumlah	Persentase	Keterangan
Bekerja (19 Responden)		20%	K – 1 = Perdagangan dan jasa tunggal K – 2 = Perdagangan dan jasa kopel K – 3 = Perdagangan dan jasa deret KT – 2 = Perkantoran Swasta
K – 1	5		
K – 2	1		
K – 3	10		
KT – 2	2		
Berbelanja (68 Responden)		70%	
K – 1	27		
K – 2	5		
K – 3	36		
Lainnya (10 Responden)			
K – 1	5		
K – 3	5		

Tujuan Perjalanan	Jumlah	Persentase	Keterangan
Total	97	100%	

Sumber: Hasil Analisis, 2018

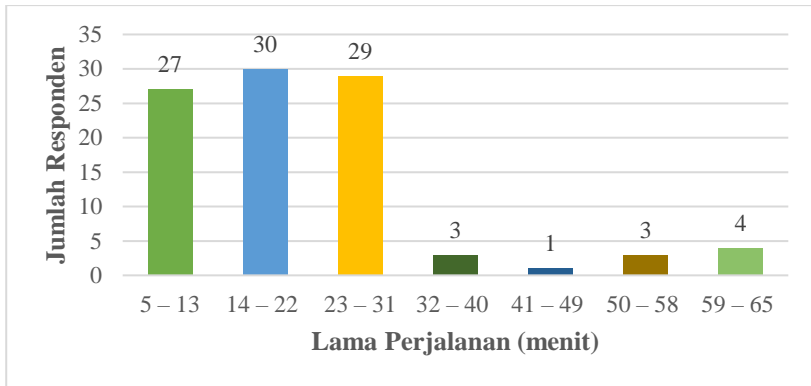
B. Lama Perjalanan

Lama perjalanan merupakan waktu tempuh yang diperlukan oleh para pengguna fasilitas *on-street parking* di Zona Tunjungan dan Blauran untuk melakukan perjalanan ke wilayah tersebut. Lama perjalanan para pengguna parkir sepeda motor ini terbagi cukup rata di beberapa kategori. Berikut merupakan lama perjalanan pengguna fasilitas *on-street parking* yang telah dijabarkan dalam beberapa kategori interval.

Tabel 4.17 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Lama Perjalanan

Lama Perjalanan (menit)	Jumlah	Persentase
5 – 13	27	28%
14 – 22	30	31%
23 – 31	29	30%
32 – 40	3	3%
41 – 49	1	1%
50 – 58	3	3%
59 – 65	4	4%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.57 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Lama Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Menurut hasil yang telah didapatkan, secara garis besar pengguna parkir sepeda motor pada kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran didominasi dengan responden yang memiliki lama perjalanan 14 – 22 menit, yaitu sebesar 31% (30 responden), selanjutnya sebanyak 30% (29 responden) pengguna parkir sepeda motor pada kawasan tersebut mempunyai lama perjalanan antara 23 – 31 menit, dilanjutkan dengan pengguna parkir yang mempunyai lama perjalanan selama 5 – 13 menit sebanyak 28% (27 responden), hal ini mengindikasikan pengguna parkir sepeda motor pada kawasan tersebut berasal dari kawasan sekitar parkir Zona Tunjungan dan Blauran karena untuk mencapai kawasan ini, responden tidak membutuhkan waktu yang lama. Kemudian sebanyak 4% (4 responden) mempunyai waktu perjalanan selama 59 – 65 menit, sedangkan untuk lama perjalanan antara 32 – 40 menit dan antara 50 – 58 menit sama – sama terdapat sebanyak 3% (3 responden) di masing – masing kategori lama perjalanan tersebut, dan hanya ada sekitar 1% (1 responden) yang membutuhkan antara 41 – 49 menit untuk mencapai kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya.

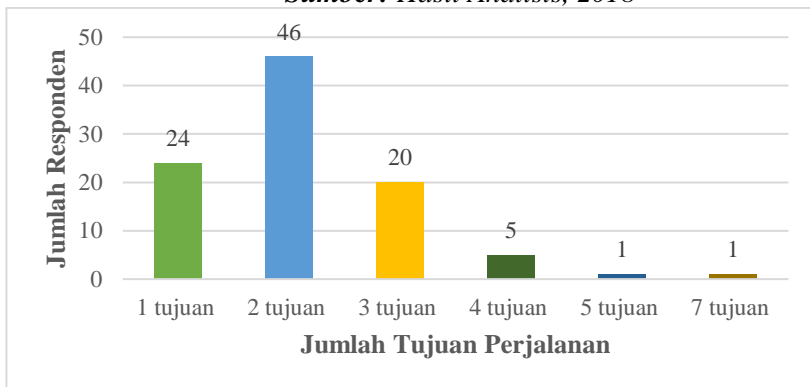
C. Jumlah Tujuan Perjalanan

Jumlah tujuan perjalanan yang dimaksud merupakan jumlah perjalanan yang rutin dilakukan dan dalam setiap perjalanan tersebut dibebankan biaya parkir. Jumlah tujuan perjalanan pengguna parkir sepeda motor ini cukup bervariasi. Adapun beberapa kategori jumlah tujuan perjalanan pengguna *on-street parking* di kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.18 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan

Jumlah Tujuan Perjalanan	Jumlah	Persentase
1 tujuan	24	25%
2 tujuan	46	47%
3 tujuan	20	21%
4 tujuan	5	5%
5 tujuan	1	1%
7 tujuan	1	1%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.58 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil analisa diatas, sebanyak 47% pengguna parkir sepeda motor (46 responden) mempunyai 2 tujuan perjalanan yang membutuhkan biaya parkir setiap harinya, selanjutnya sebanyak 25% (24 responden) melakukan 1 tujuan perjalanan yang menggunakan biaya parkir, dan sebanyak 21% (20 responden) yang melakukan 3 perjalanan dengan dibebankan biaya parkir. Sedangkan, sekitar 5% (5 responden) mempunyai 4 tujuan perjalanan rutin, dan sisanya untuk responden dengan 5 tujuan perjalanan dan 7 tujuan perjalanan yang menggunakan biaya parkir, sama – sama mempunyai persentase sebesar 1% (1 responden).

2) Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Empat (R4)

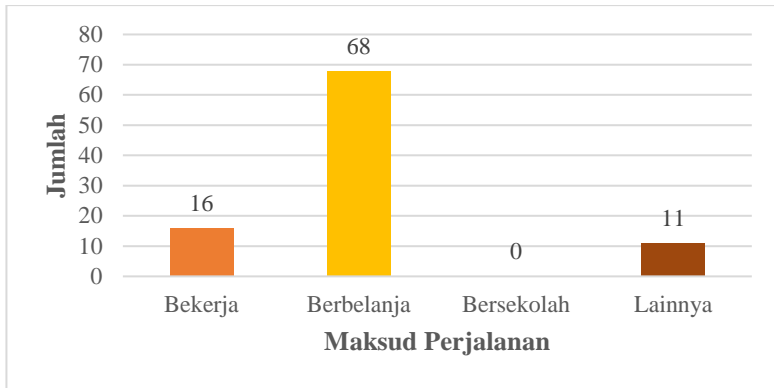
A. Maksud/ Tujuan Perjalanan

Maksud perjalanan pengguna parkir mobil di tepi jalan umum Kawasan Parkir Zona Tunjungan dan Blauran dibedakan berdasarkan kegiatan bekerja, berbelanja, bersekolah, dan kegiatan lainnya. Untuk mengetahui lebih jelas mengenai jumlah pengguna parkir mobil ini berdasarkan maksud perjalanannya dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.19 Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Maksud Perjalanan

Maksud Perjalanan	Jumlah	Persentase
Bekerja	16	17%
Berbelanja	68	72%
Bersekolah	0	0%
Lainnya	11	11%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.59 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Maksud Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dengan berdasarkan hasil yang telah didapatkan, sebagian besar pengguna parkir mobil di Kawasan Parkir Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya di dominasi dengan pelaku parkir yang mempunyai maksud perjalanan untuk berbelanja, yaitu sebesar 72% (68 responden). Yang termasuk kegiatan berbelanja adalah kegiatan yang berhubungan dengan perdagangan dan jasa termasuk ke restoran, atau ke pasar, dll.

Selain itu, sebanyak 17% (16 responden) pengguna parkir mobil mempunyai maksud perjalanan untuk bekerja pada kawasan ini. Yang termasuk dalam maksud perjalanan untuk bekerja seperti pegawai kantor/ toko, pemilik usaha, dsb. Yang terakhir sekitar 11% (11 responden) mempunyai maksud perjalanan yang termasuk dalam kategori lainnya, seperti melakukan kegiatan antar – jemput, melakukan *meeting*, dsb di sekitar kawasan parkir tepi jalan umum Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya.

Pengguna parkir mobil yang mempunyai maksud perjalanan untuk berbelanja bekerja paling banyak melakukan kegiatannya di area perdagangan dan jasa deret (K – 3) dan area perdagangan dan jasa tunggal (K – 1). Sedangkan untuk pengguna parkir yang maksud perjalanannya adalah berbelanja juga paling banyak melakukan kegiatan tersebut di perdagangan dan jasa deret (K – 3), kemudian

diikuti dengan yang melakukan kegiatan berbelanja di perdagangan dan jasa tunggal (K – 1). Untuk lebih jelasnya mengenai tujuan dari setiap maksud perjalanan oleh pengguna *on-street parking* mobil Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.20 Tujuan Perjalanan Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Maksud Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Jumlah	Persentase	Keterangan
Bekerja (16 Responden)		17%	K – 1 = Perdagangan dan jasa tunggal K – 2 = Perdagangan dan jasa kopel K – 3 = Perdagangan dan jasa deret
K – 1	4		
K – 3	10		
K T– 2	2		
Berbelanja (68 Responden)		72%	Perkantoran Swasta SPU – 1 = Pelayanan umum pendidikan
K – 1	22		
K – 2	11		
K – 3	35		
Lainnya (11 Responden)		11%	
K – 1	2		
K – 2	1		
K – 3	5		
KT – 2	2		
SPU – 1	1		
Total	95	100%	

Sumber: Hasil Analisis, 2018

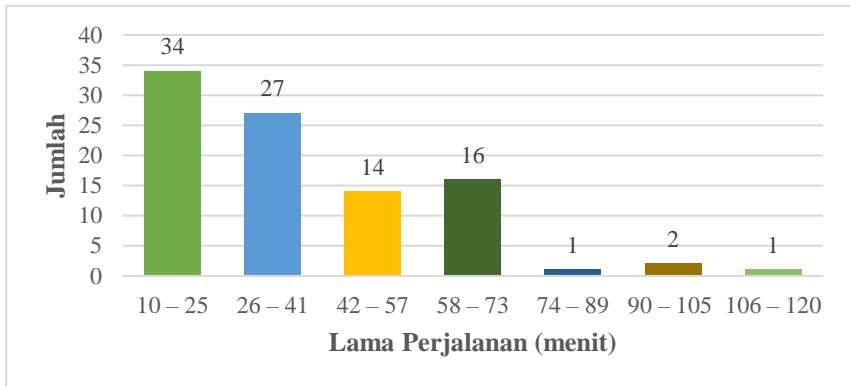
B. Lama Perjalanan

Lama perjalanan merupakan waktu yang dibutuhkan pengguna parkir mobil di kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran untuk menempuh perjalanan menuju kawasan tersebut. Lama perjalanan ini dihitung dalam satuan menit. Untuk melihat lebih jelas mengenai lama perjalanan yang dibutuhkan oleh pengguna *on-street parking* kendaraan bermotor roda empat/ mobil, dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.21 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Lama Perjalanan

Lama Perjalanan (menit)	Jumlah	Persentase
10 – 25	34	36%
26 – 41	27	28%
42 – 57	14	15%
58 – 73	16	17%
74 – 89	1	1%
90 – 105	2	2%
106 – 120	1	1%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.60 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Lama Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan dari hasil yang telah didapatkan, secara garis besar, pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat tepi jalan di Zona Tunjungan dan Blauran paling banyak yang melakukan perjalanannya selama 10 – 25 menit. Sebanyak 36% (34 responden) membutuhkan waktu antara 10 – 25 menit untuk mencapai kawasan tersebut. Hal ini mengindikasikan pengguna parkir tersebut berasal dari kawasan yang juga dekat dengan kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran,

karena mereka tidak membutuhkan waktu yang panjang demi mencapai kawasan ini.

Selanjutnya sebanyak 28% (27 responden) mempunyai lama perjalanan antara 26 – 41 menit, dan sekitar 17% (16 responden) menggunakan antara 58 – 73 menit untuk mencapai kawasan sekitar *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya, lalu dilanjutkan dengan sebanyak 15% (14 responden) memerlukan waktu sekitar 42 – 57 menit sebagai durasi perjalanannya. Kemudian, sebanyak 2% (2 responden) menggunakan 90 – 105 menit untuk mencapai kawasan parkir tepi jalan Zona Tunjungan dan Blauran, dan yang terakhir untuk pengguna parkir yang mempunyai lama perjalanan antara 74 – 89 menit dan 106 – 120 menit, sama – sama terdapat sebanyak 1 % (1 responden) disetiap kategorinya.

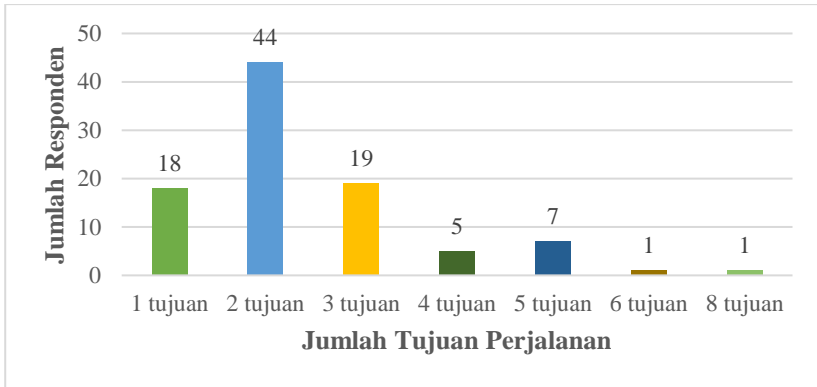
C. Jumlah Tujuan Perjalanan

Jumlah tujuan perjalanan yang dimaksudkan adalah semua perjalanan yang rutin dilakukan, serta dari setiap perjalanan tersebut dibebani biaya parkir. Adapun jumlah tujuan perjalanan dari para pengguna *on-street parking* mobil di kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran ini cukup bervariasi. Untuk melihat lebih jelasnya mengenai hal ini dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.22 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan

Jumlah Tujuan Perjalanan	Jumlah	Persentase
1 tujuan	18	19%
2 tujuan	44	46%
3 tujuan	19	20%
4 tujuan	5	5%
5 tujuan	7	8%
6 tujuan	1	1%
8 tujuan	1	1%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.61 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jumlah Tujuan Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil analisa, jumlah tujuan perjalanan yang dilakukan oleh pengguna *on-street parking* kendaraan bermotor roda empat pada Zona Tunjungan dan Blauran paling didominasi oleh pengguna dengan 2 tujuan perjalanan, yaitu 46% (44 responden). Kemudian sebanyak 20% (19 responden) setiap harinya melakukan 3 perjalanan yang juga mengeluarkan retribusi parkir, dan sebanyak 19% (18 responden) mempunyai secara rutin melakukan 1 perjalanan yang terbebani tarif parkir.

Ada sekitar 8% (7 responden) yang mengeluarkan retribusi parkir sebanyak 5 kali pada perjalanan rutinnya, lalu sebanyak 5% (5 responden) mempunyai 4 tujuan perjalanan rutin yang dibebankan tarif parkir. Yang terakhir terdapat 1% (1 responden) yang melakukan 6 perjalanan rutin dengan dikenakan tarif parkir, dan juga terdapat 1% (1 responden) yang mempunyai 8 tujuan perjalanan rutin dengan beban retribusi fasilitas parkir.

4.2.2 Mengidentifikasi Karakteristik Perparkiran *On-Street Parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik parkir di kawasan *on-street parking* Zona Tunjungan dan Zona Blauran, Kota

Surabaya. Hasil penelitian pada variabel – variabel ini akan dianalisa menggunakan metode statistik deskriptif.

1) Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Dua (R2)

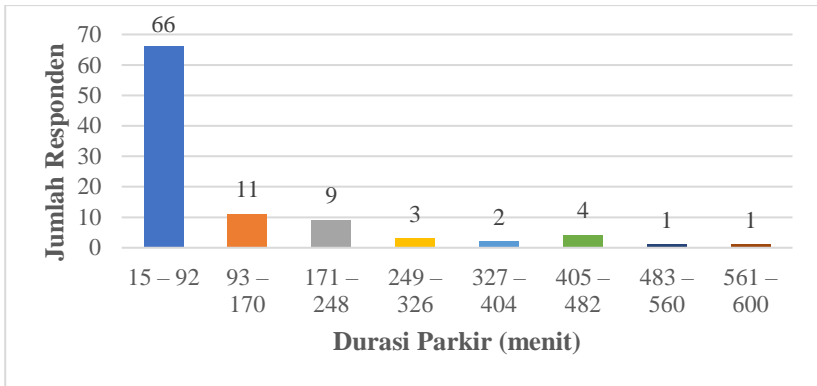
A. Durasi Parkir

Durasi parkir yang dimaksud adalah berapa lama waktu yang digunakan responden pengguna parkir sepeda motor untuk mencari parkir dan menggunakan fasilitas parkir di kawasan *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran. Durasi parkir ini dibagi kedalam beberapa tingkat durasi yang dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.23 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Durasi Parkir

Durasi Parkir (menit)	Jumlah	Persentase
15 – 92	66	68%
93 – 170	11	12%
171 – 248	9	9%
249 – 326	3	3%
327 – 404	2	2%
405 – 482	4	4%
483 – 560	1	1%
561 – 600	1	1%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.62 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Durasi Parkir

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil analisis diatas, pengguna parkir sepeda motor pada fasilitas *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya didominasi dengan responden yang mempunyai durasi parkir antara 15 – 92 menit, yaitu sebanyak 68% (66 responden) dari keseluruhan. Kebanyakan pengguna parkir yang menggunakan fasilitas parkir dengan durasi tersebut mempunyai maksud perjalanan untuk berbelanja dan dengan tujuan perjalanan di dominasi pada perdagangan jasa deret (K – 3) dan perdagangan dan jasa tunggal (K – 1), lalu diikuti dengan dominasi pengguna parkir sepeda motor yang mempunyai maksud perjalanan untuk bekerja di area - area dengan kategori yang relatif sama.

Selanjutnya, sebanyak 11% (12 responden) menggunakan fasilitas *on-street parking* ini selama 93 – 170 menit, dimana yang menggunakan fasilitas parkir ini dalam durasi 93 – 170 menit terdominasi dengan maksud perjalanan untuk berbelanja di area perdagangan dan jasa tunggal (K – 1), diikuti dengan dominasi berbelanja pada area perdagangan dan jasa deret (K – 3). Sebagian dari pengguna fasilitas parkir dengan durasi ini juga memiliki maksud perjalanan untuk bekerja di area perkantoran swasta (KT – 2) atau perdagangan dan jasa tunggal (K – 1).

Sedangkan, pengguna *on-street parking* sepeda motor dengan durasi penggunaan fasilitas parkir selama 171 menit – 248 menit ada sebanyak 9% (9 responden). Dengan kategori durasi tersebut, pengguna fasilitas ini paling didominasi dengan maksud perjalanan berbelanja juga dan maksud perjalanan lainnya, serta kebanyakan mempunyai tujuan perjalanan pada area perdagangan dan jasa tunggal (K – 1).

Dilanjutkan dengan pengguna fasilitas parkir sepeda motor tepi jalan Zona Tunjungan dan Blauran yang mempunyai durasi antara 405 – 482 menit terdapat sebanyak 4% (4 responden) dan dalam kategori durasi ini, secara keseluruhannya mempunyai maksud perjalanan untuk bekerja. Kemudian, sebanyak 3% (3 responden) mempunyai durasi penggunaan fasilitas parkir antara 249 – 326 menit, sebanyak 2% (2 responden) mempunyai durasi parkir dalam 327 – 404 menit, dan sisanya pengguna fasilitas parkir dengan durasi 483 – 560 menit mempunyai jumlah yang sama dengan pengguna fasilitas parkir dengan durasi lebih 561 – 600 menit, yaitu sebesar 1% (1 responden). Responden yang menggunakan fasilitas parkir dengan kategori – kategori ini adalah responden dengan maksud perjalanan untuk bekerja yang kebanyakan dilakukan pada perdagangan dan jasa deret (K – 3).

B. Biaya/ Tarif Parkir

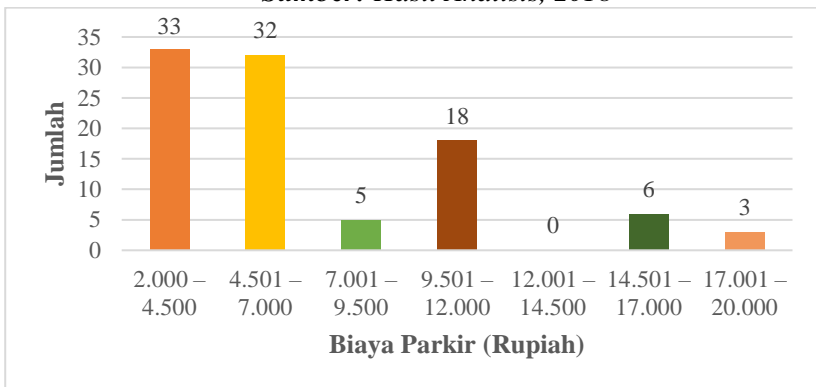
Dalam penelitian ini biaya atau tarif parkir yang dimaksud merupakan rata – rata dari akumulasi biaya parkir yang dikeluarkan oleh responden setiap hari atau yang rutin dikeluarkan oleh responden. Biaya parkir ini cukup bervariasi bergantung kepada jumlah tujuan perjalanan yang dilakukan oleh pengguna *on-street parking* di kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya. Berikut merupakan kategori biaya parkir pengguna *on-street parking* sepeda motor Zona Tunjungan dan Blauran.

Tabel 4.24 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Biaya Parkir

Biaya Parkir (Rp)	Jumlah	Persentase
2.000 – 4.500	33	34%
4.501 – 7.000	32	33%
7.001 – 9.500	5	5%

Biaya Parkir (Rp)	Jumlah	Persentase
9.501 – 12.000	18	19%
12.001 – 14.500	0	0%
14.501 – 17.000	6	6%
17.001 – 20.000	3	3%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.63 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Biaya Parkir
Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dengan berdasarkan hasil yang telah diperoleh, diketahui bahwa pengguna parkir sepeda motor di kawasan *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya didominasi dengan responden yang mengeluarkan biaya parkir antara Rp 2.000 – Rp 4.500 per harinya, yaitu sebesar 34% (33 responden), kemudian diikuti dengan jumlah pengguna parkir sepeda motor yang mengeluarkan biaya parkir antara Rp 4.501 – Rp 7.000 per harinya, yaitu sebanyak 33% (32 responden), dan responden yang mengeluarkan biaya parkir Rp 9.501 – Rp 12.000 ada sebesar 19% (18 responden). Sementara untuk pengguna parkir sepeda motor yang mengeluarkan biaya parkir antara Rp 14.501 – Rp 17.000 terdapat sejumlah 6% (6 responden), lalu pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor dengan biaya akumulasi biaya parkir rutin antara Rp 7.001 – Rp 9.500 ada sebanyak 5% (5 responden). Dan yang terakhir sebanyak 3% (3 responden) dari

pengguna parkir sepeda motor pada kawasan ini mempunyai biaya parkir rutin antara Rp 17.001 – Rp 20.000 setiap harinya.

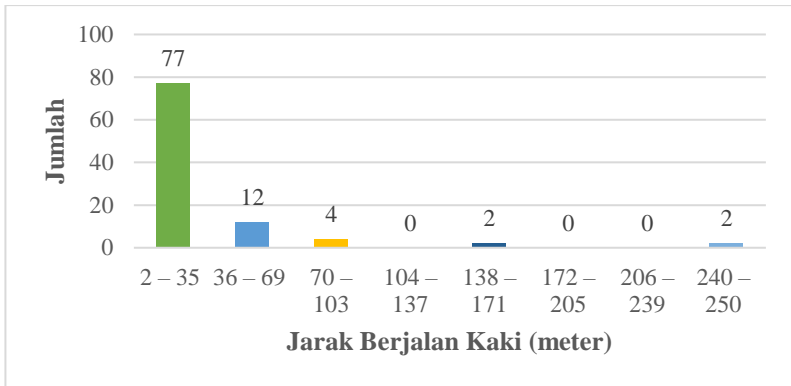
C. Jarak Berjalan Kaki

Lokasi fasilitas parkir berkaitan dengan tujuan perjalanan penggunanya, dimana jarak yang ditempuh dari lahan/ fasilitas parkir menuju titik tujuan pergerakan menjadi salah satu faktor utama dalam pemilihan dan penggunaan fasilitas parkir tersebut. Berikut merupakan jarak berjalan kaki para pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor Zona Tunjungan dan Blauran yang dibagi kedalam beberapa kategori.

Tabel 4.25 Persentase Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki

Jarak Berjalan Kaki (meter)	Jumlah	Persentase
2 – 35	77	80%
36 – 69	12	12%
70 – 103	4	4%
104 – 137	0	0%
138 – 171	2	2%
172 – 205	0	0%
206 – 239	0	0%
240 – 250	2	2%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.64 Jumlah Pengguna Parkir R2 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan hasil analisis diatas, sebagian besar pengguna *on-street parking* sepeda motor pada Zona Tunjungan dan Blauran, yaitu 80% (77 responden) memarkirkan kendaraannya dengan jarak kurang dari antara 2 – 35 meter dari titik tujuan perjalanannya. Dalam kategori jarak berjalan kaki ini, aktivitas yang paling banyak dituju adalah perdagangan dan jasa deret (K – 3) serta perdagangan dan jasa tunggal (K – 1).

Kemudian sebanyak 12% (12 responden) berjalan kaki dari fasilitas parkir dengan jarak antara 36 – 69 meter, dimana aktivitas yang dominasi area yang dituju dengan jarak berjalan tersebut adalah area perdagangan dan jasa tunggal (K – 1). Sedangkan sebanyak 4% (4 responden) dengan jarak berjalan kaki antara 70 – 103 meter juga banyak menuju area aktivitas perdagangan dan jasa tunggal (K – 1).

Ada sebanyak 2% (2 responden) dengan jarak antara 138 – 171 meter. Pada kategori jarak berjalan kaki ini, aktivitas yang dituju merupakan perdagangan dan jasa tunggal (K – 1) ataupun perdagangan dan jasa deret (K – 3),

Yang terakhir, terdapat 2% (2 responden) berjalan kaki dari fasilitas parkir ke tujuan perjalanannya dengan jarak antara 240 – 250 meter dan area aktivitas yang dituju adalah perdagangan dan jasa deret (K – 3).

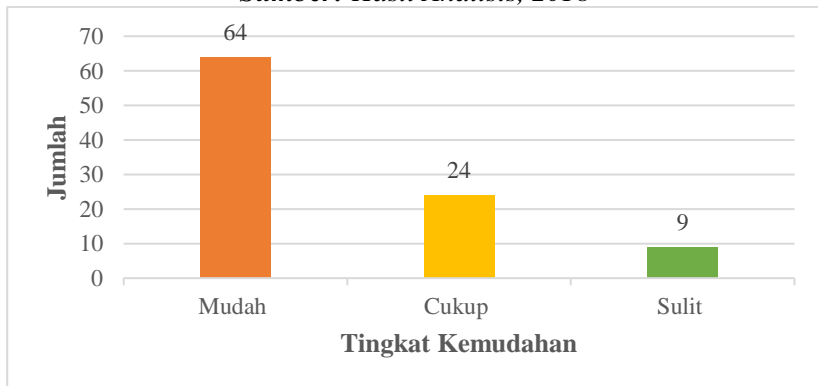
D. Tingkat Kemudahan

Tingkat kemudahan fasilitas parkir *on-street parking* ditinjau dari informasi mengenai ketersediaan slot parkir, petunjuk dan penandaan/*signage* di sekitar fasilitas parkir, dan kelancaran sirkulasi parkir. Penilaian mengenai tingkat kemudahan fasilitas *on-street parking* sepeda motor di Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.26 Persentase Tingkat Kemudahan *On-Street Parking*
Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2

Tingkat Kemudahan	Jumlah	Persentase
Mudah	64	66%
Cukup	24	25%
Sulit	9	9%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.65 Tingkat Kemudahan On-Street Parking Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dengan berdasarkan hasil analisis diatas, pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor Zona Tunjungan dan Blauran sebagian besar memberikan penilaian “mudah” pada tingkat kemudahan fasilitas parkirnya, yaitu sebanyak 66% (64 responden). Kemudian, sebanyak 25% (24 respomden) memberikan nilai “cukup”. Sisanya

terdapat sebanyak 9% (9 responden) memberikan nilai “sulit” pada fasilitas fasilitas *on-street parking* sepeda motor Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya. Nilai “sulit” ini diberikan oleh beberapa responden pada Zona Tunjungan terhadap beberapa fasilitas parkir tepi jalan di Jl. Gemblongan, Jl. Tunjungan, Jl. Genteng Kali, dan Jl. Blauran, sedangkan ruas – ruas jalan yang mendapat nilai “sulit” dalam tingkat kemudahannya pada Zona Blauran adalah Jl. Bubutan dan Jl. Kranggan, Kota Surabaya.

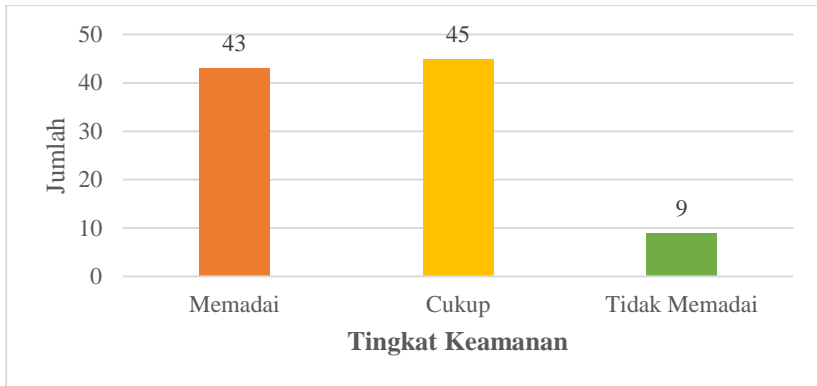
E. Tingkat Keamanan

Untuk tingkat keamanan fasilitas *on-street parking* ditinjau dari keberadaan kamera pengawas atau CCTV, mekanisme penjagaan dan pengawasan oleh juru parki, serta ketersediaan fasilitas penerangan. Berikut merupakan persentase setiap penilaian yang diberikan oleh responden pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor pada kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran.

Tabel 4.27 Persentase Tingkat Keamanan *On-Street Parking*
Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2

Tingkat Keamanan	Jumlah	Persentase
Memadai	43	44%
Cukup	45	47%
Tidak Memadai	9	9%
Total	97	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.66 Tingkat Keamanan *On-Street Parking* Berdasarkan Persepsi Responden Pengguna Parkir R2

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan dari hasil yang telah di dapatkan, sebanyak 47% (45 responden) pengguna fasilitas *on-street parking* sepeda motor Zona Tunjungan dan Blauran memberikan nilai “cukup” terhadap tingkat keamanan di fasailitas tersebut. Lalu, sebanyak 44% (43 responden) menilai tingkat keamanan pada fasilitas ini dengan “memadai”, selanjutnya diikuti oleh 9% (9 responden) yang memberikan penilaian “tidak memadai” pada fasilitas *On-Street Parking* sepeda motor ini. Nilai “tidak memadai” tersebut paling banyak ditemui pada fasilitas *on-street parking* yang termasuk kedalam Zona Blauran, yaitu pada ruas Jalan Blauran, Jalan Kranggan, dan Jalan Tidar, sedangkan untuk Zona Tunjungan, nilai “tidak memadai” diberikan pada fasilitas parkir sepeda motor tepi jalan di Jalan Genteng Besar.

2) Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Empat (R4)

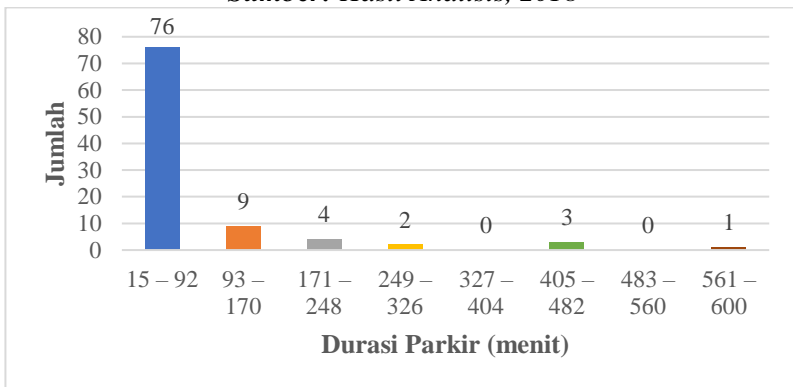
A. Durasi Parkir

Durasi parkir yang dimaksudkan adalah lama waktu yang dipakai responden dalam mencari parkir dan menggunakan fasilitas parkir tepi jalan di Kawasan Parkir Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya. Durasi parkir para responden tersebut kemudian dibagi ke dalam beberapa kategori yang dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.28 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Durasi Parkir

Durasi Parkir (menit)	Jumlah	Persentase
15 – 92	76	80%
93 – 170	9	10%
171 – 248	4	4%
249 – 326	2	2%
327 – 404	0	0%
405 – 482	3	3%
483 – 560	0	0%
561 – 600	1	1%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.67 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Durasi Parkir

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dengan berdasarkan hasil analisis diatas, pengguna parkir mobil pada fasilitas *on-street parking* Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya mempunyai dominasi pada pengguna parkir yang menggunakan fasilitas parkir tersebut dengan durasi antara 15 – 92 menit, yaitu sebanyak 80% (76 responden). Kebanyakan pengguna parkir mobil dengan durasi pada kategori ini mempunyai maksud perjalanan untuk berbelanja, kemudian aktivitas yang paling banyak

dituju adalah perdagangan dan jasa deret (K – 3) serta perdagangan dan jasa tunggal (K – 1) yang terdapat kawasan tersebut.

Kemudian, sebanyak 10% (9 responden) mempunyai durasi parkir pada fasilitas ini antara 93 – 170 menit. Dengan kategori durasi ini kebanyakan pengguna parkirnya mempunyai maksud perjalanan untuk berbelanja di kawasan perdagangan dan jasa tunggal (K – 1) dan perdagangan dan jasa kopel (K – 2). Sedangkan yang pengguna parkir dengan maksud perjalanan untuk bekerja di kategori durasi parkir ini kebanyakan melakukan aktivitasnya di area perdagangan dan jasa deret (K – 3).

Selanjutnya, sebanyak 4% (4 responden) menggunakan fasilitas *on-street parking* mobil Zona Tunjungan dan Blauran dengan durasi antara 171 – 248 menit. Pada kategori ini kebanyakan pengguna mempunyai maksud perjalanan untuk bekerja yang aktivitasnya dilakukan pada area perdagangan dan jasa tunggal (K – 1) dan area perkantoran swasta (KT – 2).

Dilanjutkan dengan pengguna parkir mobil yang mempunyai durasi parkir antara 405 – 482 menit ada sebanyak 3% (3 responden). Sebagian besar responden dalam kategori durasi ini mempunyai maksud perjalanan juga untuk bekerja yang dilakukan pada area perdagangan dan jasa deret (K – 3) dan area perkantoran swasta (KT – 2).

Sedangkan dalam kategori durasi parkir antara 249 – 326 menit yang terdapat sebanyak 2% (2 responden), jenis aktivitas yang dituju adalah area perdagangan dan jasa deret (K- 3) dengan maksud perjalanan untuk bekerja atau berbelanja. Yang terakhir, 1% (1 responden) dengan durasi parkir antara 561 – 600 menit adalah pengguna parkir mobil tepi jalan umum dengan maksud perjalanan untuk bekerja di area perdagangan dan jasa deret (K – 3).

B. Biaya/ Tarif Parkir

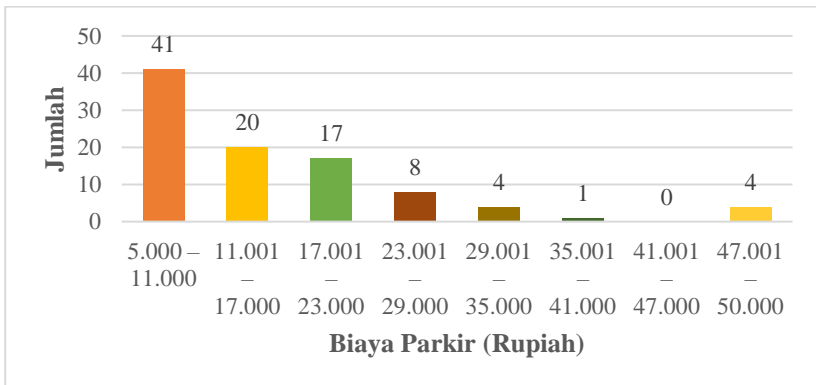
Biaya parkir yang dimaksud merupakan rata – rata akumulasi tarif atau retribusi yang rutin dikeluarkan oleh responden. Biaya parkir yang dikeluarkan oleh pengguna *on-street parking* kendaraan bermotor roda empat/ mobil di Zona Tunjungan dan Blauran cukup beragam dan berhubungan dengan jumlah tujuan perjalanan yang

dilakukan oleh pelakunya. Untuk melihat lebih jelas mengenai biaya parkir pengguna *on-street parking* mobil ini, maka dijabarkan dalam beberapa kategori seperti yang tertera dalam tabel berikut.

Tabel 4.29 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Biaya Parkir

Biaya Parkir (Rp)	Jumlah	Persentase
5.000 – 11.000	41	43%
11.001 – 17.000	20	21%
17.001 – 23.000	17	18%
23.001 – 29.000	8	9%
29.001 – 35.000	4	4%
35.001 – 41.000	1	1%
41.001 – 47.000	0	0%
47.001 – 50.000	4	4%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.68 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Biaya Parkir

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil yang telah didapatkan, pengguna *on-street parking* kendaraan bermotor roda empat/ mobil di Zona Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya terdominasi oleh responden yang mengeluarkan biaya parkir rutin antara sejumlah Rp 5.000 – Rp 11.000 setiap harinya, yaitu ada sebanyak 43% (41 responden). Lalu, pengguna parkir mobil pada kawasan ini yang mengeluarkan biaya

parkir antara Rp 11.001 – Rp 17.000 secara rutin perharinya terdapat sebanyak 21% (20 responden). Sebanyak 18% (17 responden) mengeluarkan biaya parkir antara Rp 17.001 – Rp 23.000 setiap harinya, dan responden yang mengeluarkan biaya parkir Rp 23.001 – Rp 29.000 ada sebanyak 9% (8 responden). Sementara untuk pengguna parkir mobil yang mengeluarkan biaya parkir antara Rp 29.001 – Rp 35.000 secara rutin mempunyai jumlah yang sama dengan pengguna parkir mobil yang mengeluarkan biaya parkir antara Rp 47.001 – Rp 50.000. Persentase dari setiap kategori pengeluaran biaya parkir tersebut adalah sebesar 4% (4 responden). Yang terakhir, hanya 1% (1 responden) yang biasanya mengeluarkan biaya parkir antara sejumlah Rp 35.001 – 41.000 secara rutin.

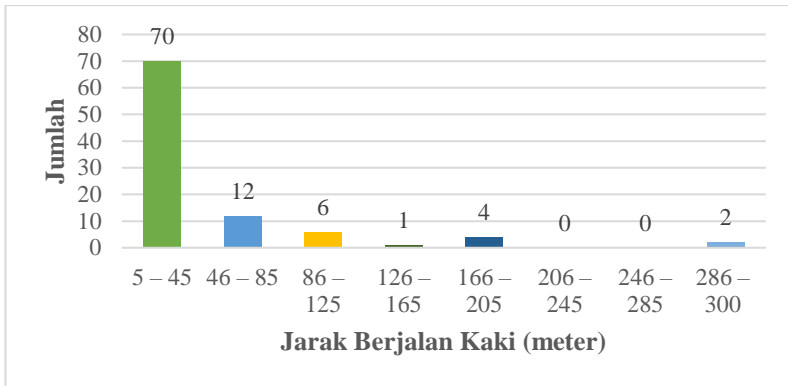
C. Jarak Berjalan Kaki

Jarak yang ditempuh pengguna parkir dari fasilitas *on-street parking* mobil ke lokasi tujuan akhir perjalanannya merupakan hal yang dimaksud sebagai jarak berjalan kaki. Adapun jarak berjalan kaki yang ditempuh oleh pengguna *on-street parking* kendaraan bermotor roda empat/ mobil di Kawasan Parkir Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat dan dijabarkan dalam tabel berikut.

Tabel 4.30 Persentase Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki

Jarak Berjalan Kaki (meter)	Jumlah	Persentase
5 – 45	70	74%
46 – 85	12	13%
86 – 125	6	6%
126 – 165	1	1%
166 – 205	4	4%
206 – 245	0	0%
246 – 285	0	0%
286 – 300	2	2%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.69 Jumlah Pengguna Parkir R4 Berdasarkan Jarak Berjalan Kaki

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dengan berdasarkan hasil diatas, dapat dilihat bahwa para pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat paling banyak memarkirkan kendaraannya dengan jarak antara 5 – 45 meter dari titik tujuan akhir perjalanannya, yaitu ada sebanyak 74% (70 responden). Dengan jarak berjalan kaki dalam kategori ini, aktivitas tujuan yang paling banyak dituju adalah perdagangan dan jasa deret (K -3) serta perdagangan dan jasa tunggal (K - 1).

Kemudian sebanyak 13% (12 responden) berjalan kaki sejauh 46 – 85 meter untuk mencapai tujuan akhir perjalanannya. Dominasi area yang diakses dengan jarak berjalan ini adalah perdagangan dan jasa tunggal (K - 1). Lalu, terdapat sebanyak 6% (6 responden) pengguna parkir mobil pada Kawasan Parkir Zona Tunjungan dan Blauran yang memarkirkan kendaraannya dengan jarak antara 86 – 125 meter dari tujuan akhirnya. Dengan jarak berjalan ini, paling banyak para responden menuju area perdagangan dan jasa kopel (K - 2).

Ada sebanyak 4% (4 responden) yang berjalan kaki sejauh 166 – 205 meter untuk mencapai tujuan perjalanannya. Adapun area aktivitas yang dituju antara pedagang dan jasa deret (K -3) ataupun perdagangan dan jasa tunggal (K - 1). Kemudian dilanjutkan dengan sebanyak 2% (2 responden) yang memarkirkan kendaraannya sejauh 286 – 300 meter dari tujuan akhir perjalanannya. Tujuan akhir perjalanan

yang ditempuh dengan jarak berjalan kaki sejauh ini adalah kawasan aktivitas perdagangan dan jasa kopel (K- 2) dan perdagangan dan jasa deret (K – 3). Sedangkan, hanya 1% (1 responden) yang mempunyai jarak berjalan kaki dari fasilitas parkir tepi jalan ini sejauh 126 – 150 meter. Adapun kawasan yang dituju dengan jarak berjalan dengan kategori ini ialah perdagangan dan jasa kopel (K – 2).

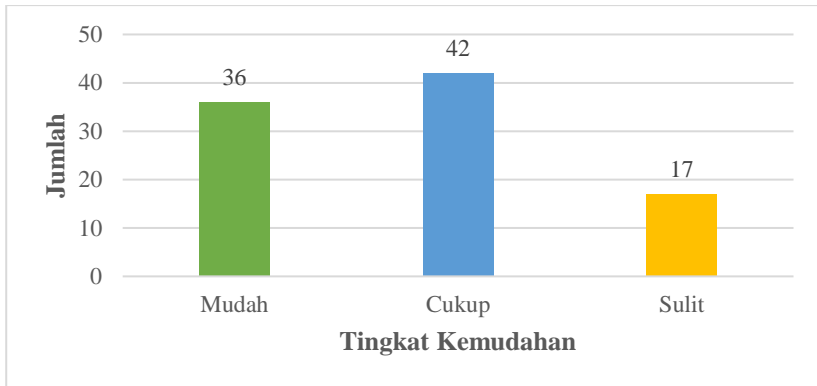
D. Tingkat Kemudahan

Tingkat kemudahan sebuah fasilitas *on-street parking* didasarkan dengan persepsi pengguna parkir terhadap informasi yang tersedia mengenai ketersediaan parkir, petunjuk dan penandaan/ *signage* yang berhubungan dengan parkir, serta tingkat kelancaran dari sirkulasi parkir nya. Penilaian mengenai tingkat kemudahan fasilitas *on-street parking* untuk kendaraan bermotor roda empat/ mobil pada kawasan parkir Zona Tunjungan dan Blauran dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.31 Persentase Tingkat Kemudahan *On-Street Parking*
Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4

Tingkat Kemudahan	Jumlah	Persentase
Mudah	36	38%
Cukup	42	44%
Sulit	17	18%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.70 Tingkat Kemudahan *On-Street Parking* Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4
Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil yang telah didapatkan, para pengguna fasilitas *on-street parking* kendaraan bermotor roda empat/ mobil pada kawasan parkir Zona Tunjungan dan Zona Blauran paling banyak memberikan nilai “Cukup” untuk tingkat kemudahannya, dimana ada sebanyak 44% (42 responden) yang memberikan penilaian ini. Penilaian “Cukup” ini lebih banyak diberikan pada fasilitas – fasilitas parkir tepi jalan umum yang termasuk kedalam Zona Blauran.

Kemudian, sebanyak 38% (36 responden) memberikan penilaian “Mudah” untuk tingkat kemudahannya. Adapun penilaian dengan tingkat “Mudah” tersebut lebih banyak diberikan kepada fasilitas *on-street parking* yang termasuk kedalam Zona Tunjungan. Namun begitu, ada 18% (17 responden) yang memberikan penilaian tingkat kemudahan fasilitas ini dengan “Sulit” dan lebih banyak diberikan kepada fasilitas yang termasuk ke dalam Zona Tunjungan juga. Penilaian ini diberikan kepada fasilitas parkir yang berada di Jalan Genteng Besar, Genteng Kali, Gemblongan, dan Tunjungan.

E. Tingkat Keamanan

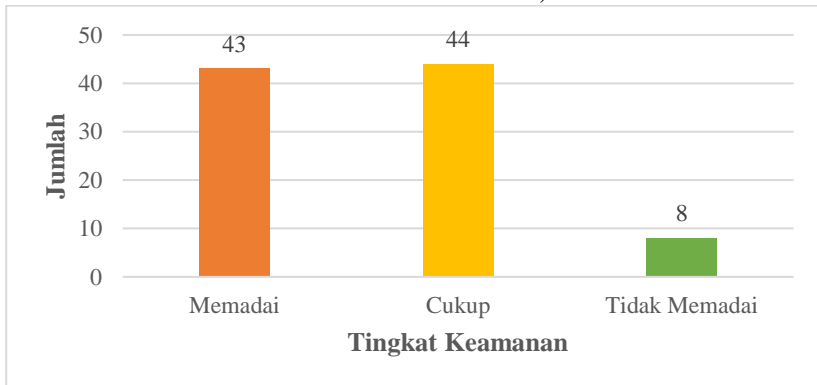
Tingkat keamanan fasilitas *on-street parking* dinilai berdasarkan keberadaan CCTV/ kamera pengawas, penjagaan dan pengamanan oleh juru parkir, serta ketersediaan fasilitas penerangan. Berikut

merupakan persentase dari tingkat keamanan fasilitas *on-street parking* di Kawasan Parkir Zona Tunjungan dan Blauran, Kota Surabaya.

Tabel 4.32 Persentase Tingkat Keamanan *On-Street Parking* Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4

Tingkat Keamanan	Jumlah	Persentase
Memadai	43	45%
Cukup	44	46%
Tidak Memadai	8	9%
Total	95	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.71 Tingkat Keamanan *On-Street Parking* Berdasarkan Persepsi Pengguna Parkir R4

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Hasil diatas menunjukkan bahwa penilaian “Cukup” adalah yang paling banyak diberikan untuk fasilitas parkir ini terhadap tingkat keamanannya. Sebanyak 46% (44 responden) memberikan penilaian “Cukup”. Penilaian ini lebih banyak diberikan kepada fasilitas – fasilitas parkir tepi jalan yang termasuk ke dalam Zona Blauran.

Lalu, sebanyak 45% (46 responden) menilai keamanan pada fasilitas *on street parking* ini dengan nilai “Memadai”. Nilai “Memadai” ini diberikan paling banyak kepada fasilitas yang termasuk ke dalam Zona Tunjungan.

Kemudian, nilai “Tidak Memadai” terdapat sebanyak 8% (8 responden) yang mana diberikan kepada fasilitas *on-street parking* di ruas Jalan Gembongan, Tunjungan, Genteng Kali, dan Jalan Blauran.

4.2.3 Menganalisa Faktor – Faktor yang Memengaruhi Pemilihan *On-Street Parking* Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

Pada analisis ini akan dibahas mengenai analisa kemungkinan pemilihan *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya dengan berdasarkan faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan ini. Metode yang digunakan dalam analisis ini adalah regresi logistik biner (*discrete choice model binary logistic*) yang dilakukan dengan metode *Enter*. Metode *Enter* merupakan prosedur untuk pemilihan variabel dimana semua variabel independen dalam satu blok dimasukkan dalam satu langkah.

a. Variabel Dependen

Variabel yang berperan sebagai variabel dependen (Y) adalah pilihan responden untuk tetap parkir di zona (0) atau tidak lagi parkir di zona (1).

b. Variabel Independen

Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari variabel yang berkaitan dengan karakteristik pelaku parkir, karakteristik perjalanan pelaku parkir dan karakteristik perparkiran *on-street parking*-nya, serta atribut dari skenario *stated preference*. Berikut dapat dilihat rincian variabel dependen yang disertai dengan nilai dan/atau kategori dalam penelitian ini.

Tabel 4.33 Variabel Dependen dan Variabel Independen Pada Penelitian

Variabel	Kategori
Variabel Dependen	
Pilihan pengguna <i>on-street parking</i>	0 = tidak parkir
	1 = tetap parkir
Variabel Independen	
<i>Karakteristik Pelaku Parkir</i>	

Variabel	Kategori
Jenis Kelamin (X_1)	0 = Laki - laki
	1 = Perempuan
Usia (X_2)	Data berjenis data metrik/ angka
Pendapatan (X_3)	0 = \leq Rp 500.000
	1 = Rp 500.001 – Rp 1.500.000
	2 = Rp 1.500.001 – Rp 2.500.000
	3 = Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000
	4 = \geq Rp 5.000.001
Kepemilikan Kendaraan (X_4)	Data berjenis data metrik/ angka
<i>Karakteristik Perjalanan</i>	
Maksud Perjalanan (X_5)	1 = Bekerja
	2 = Berbelanja
	3 = Bersekolah
	4 = Lainnya
Lama Perjalanan (X_6)	Data berjenis data metrik/ angka
Jumlah Tujuan Perjalanan (X_7)	Data berjenis data metrik/ angka
<i>Karakteristik Perparkiran</i>	
Durasi Parkir (X_8)	Data berjenis data metrik/ angka
Biaya Parkir (X_9)	Data berjenis data metrik/ angka
Jarak Berjalan Kaki (X_{10})	Data berjenis data metrik/ angka
Tingkat Kemudahan (X_{11})	0 = Sulit
	1 = Cukup
	2 = Mudah
Tingkat Keamanan (X_{12})	0 = Tidak Memadai
	1 = Cukup
	2 = Memadai

Sumber: Hasil Analisis, 2018

4.2.3.1 Model Pemilihan *On-Street Parking* Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Dua (R2)

I. Faktor – Faktor yang Memengaruhi Pemilihan On-Street Parking

Untuk mengetahui faktor – faktor apa saja yang secara signifikan memengaruhi pemilihan *on-street parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran bagi kendaraan bermotor roda dua, dilakukan dengan memasukkan semua variabel setiap karakteristik dan di analisis menggunakan regresi logistik. Regresi logistik adalah pendekatan untuk membuat model yang dipakai untuk menganalisis hubungan variabel dependen (Y) yang berskala dikotomik dengan satu atau lebih variabel independent (X), yang terlebih dahulu dilakukan uji kesesuaian model untuk melihat kelayakan model. Berikut ini merupakan uji model yang dilakukan.

A. Estimasi Parameter

Untuk mengestimasi parameter dilakukan dengan metode MLE (*Maximum Likelihood Estimator*) yang terjadi melalui proses iterasi untuk mendapatkan nilai likelihood paling maksimal. Nilai statistik uji yang dilihat adalah nilai *-2 Log likelihood* pada tabel *Iteration History*.

Berdasarkan hasil analisis pada SPSS untuk mendapatkan nilai *-2 Log likelihood* yang maksimum dicapai dengan 5 kali iterasi. Pada tahap awal nilai *-2 Log likelihood* (tanpa memasukkan variabel independen dalam model) adalah 132,142, dilanjutkan dengan memasukkan variabel bebas/ dependen untuk pengujian fit atau tidaknya model, hasilnya, nilai *-2 Log likelihood* menjadi 93,941. Dengan perbandingan nilai *-2 Log likelihood* yang lebih kecil setelah iterasi, maka model regresi dianggap telah mendapat nilai *likelihood* maksimal dan model dinyatakan fit.

B. Kelayakan dan Kesesuaian Model (*Goodness of Fit*)

Kelayakan dan kesesuaian suatu model dapat dilihat dari beberapa kriteria statistik seperti pengujian *Hosmer Lemeshow*, *Nagelkerke R-Square* dan *Classification Plot*.

1. Kelayakan Model

Menilai kelayakan model regresi dapat dilakukan dengan melihat statistik uji nilai signifikansi dari tabel *Hosmer and Lemeshow Test*. Uji ini digunakan untuk melihat apakah model yang digunakan sudah sesuai dengan data observasinya atau tidak.

H_0 : model sesuai (model telah mampu menjelaskan data)

H_1 : model tidak sesuai (model tidak mampu menjelaskan data)

Model dikatakan mampu memprediksikan nilai observasi dan cocok dengan data observasi apabila nilai *Chi-square* lebih besar dari α (dimana $\alpha = 0,1$).

Tabel 4.34 Tabel Uji Kelayakan Model R2

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	3.853	8	.870

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil tabel diatas, diketahui nilai signifikansi hasil uji kelayakan model sebesar 0,870. Karena nilai signifikansinya $> 0,1$ maka hal ini menunjukkan bahwa model yang terbentuk mampu memprediksi nilai observasi dengan baik dan cocok dengan nilai observasinya, sehingga model yang dipergunakan dalam penelitian ini layak dipakai dalam analisis selanjutnya.

2. Koefisien Determinasi

Uji penilaian model mempunyai tujuan untuk mengetahui seberapa besar variabel dependen dapat dijelaskan oleh variabel independen. Hal ini dilihat dari stastistik uji dari kolom *Nagelkerke R-Square* pada tabel *Model Summary*. Berikut adalah tabel *Model Summary* untuk pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua dalam penelitian ini.

Tabel 4.35 Koefisien Determinasi R2

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	93.941 ^a	.326	.438

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil yang didapatkan, diketahui bahwa nilai *Nagelkerke R Square* nya adalah sebesar 0,438 yang artinya besar variansi variabel dependen yang bisa dijelaskan oleh variabel independen adalah sebesar 43,8%, sedangkan sisanya sebesar 56,2% dipengaruhi oleh faktor lain.

Nilai yang dihasilkan ini merupakan nilai yang berbentuk pendekatan, karena pada regresi logistik koefisien determinasi tidak dapat dihitung seperti regresi linear, sehingga perlu lebih diperhatikan adalah seberapa banyak model dapat memprediksi dengan benar yang tercermin dari nilai *Classification Plot*.

3. Tabel Klasifikasi

Tabel klasifikasi menunjukkan kekuatan prediksi dari model regresi untuk memprediksi kemungkinan terjadinya variabel dependen yang dinyatakan dalam persen. Statistik ujinya dapat dilihat dari tabel *Classification Table*. Adapun tabel klasifikasi dalam penelitian ini untuk pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4.36 Tabel Klasifikasi R2

Classification Table ^a					
			Predicted		Percentage Correct
			Choice		
Step 1	Observed		Tidak Parkir	Tetap Parkir	
	Choice	Tidak Parkir	43	13	76.8
		Tetap Parkir	143	28	68.3
Overall Percentage					73.2

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari tabel klasifikasi tersebut dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan, model ini mampu memprediksi dengan tingkat keakuratan sebesar 73,2%. Dengan kata lain, model mampu menjelaskan dengan baik sebanyak 73,2% probabilitas dari pemilihan *on-street parking*.

C. Pengujian Secara Keseluruhan (*Overall Test*)

Uji ini berfungsi untuk melihat apakah minimal satu variabel bebas (X) yang signifikan secara bersama – sama memengaruhi model atau tidak, dan yang dilihat adalah nilai signifikansi dari tabel

Omnibus Test of Model Coefficients. Bila nilai signifikansi model dibawah 0,1 maka model dinyatakan signifikan dengan terdapat variabel yang berpengaruh. Adapun output dari hasil SPSS dapat dilihat sebagai berikut:

H_0 : tidak ada variabel independen yang signifikan memengaruhi variabel dependen

H_1 : minimal terdapat satu variabel independen yang signifikan memengaruhi variabel dependen nya.

Tabel 4.37 Tabel Uji Signifikansi Model R2

Omnibus Tests of Model Coefficients		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	38.201	15	.001
	Block	38.201	15	.001
	Model	38.201	15	.001

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil diatas diketahui bahwa nilai signifikansi model adalah 0,000 yang artinya kurang dari 0,1. Maka dari itu, H_0 ditolak. Artinya, dalam tingkat kepercayaan 90%, secara keseluruhan dalam model minimal ada satu variabel independen yang berpengaruh kepada variabel dependen. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model dapat digunakan ke dalam analisis lebih lanjut.

D. Pengujian Secara Parsial (*Partial Test*)

Uji parsial dilakukan dengan cara melakukan uji wald atau dengan menguji signifikansi dari setiap variabel independen dan statistik ujinya dilihat pada nilai signifikansi dari tabel *Variabels in the Equation*. Hasil pengujian akan menunjukkan apakah suatu variabel independen layak untuk masuk ke dalam model.

H_0 : $\beta = 0$

H_1 : $\beta \neq 0$

Dengan tingkat keyakinan 90% ($\alpha = 0,1$), adapun hasil perhitungan uji parsial dalam SPSS dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.38 Tabel Uji Parsial R2

		Variables in the Equation				
		B	S.E.	Wald	df	Sig.
Step 1 ^a	Gender	.566	.651	.757	1	.384
	Usia	.025	.028	.787	1	.375
	Pendapatan	1.234	.383	10.394	1	.001
	Jlh Kepemilikan Kendaraan	-.277	.278	.993	1	.319
	Maksud Perjalanan(Lainnya)			1.740	2	.419
	Maksud Perjalanan(Bekerja)	-1.549	1.183	1.714	1	.190
	Maksud Perjalanan(Berbelanja)	-.704	.980	.516	1	.472
	Lama Perjalanan	.001	.021	.003	1	.956
	Jlh Tujuan Perjalanan	.200	.384	.270	1	.603
	Durasi Parkir	-.008	.004	4.610	1	.032
	Biaya Parkir	-.000170	.000	2.886	1	.089
	Jarak Berjalan Kaki	.005	.007	.487	1	.485
	T. Kemudahan(sulit)			2.054	2	.358
	T. Kemudahan(cukup)	1.446	1.315	1.210	1	.271
	T. Kemudahan(mudah)	.659	1.301	.256	1	.613
	T. Keamanan(tidak memadai)			.609	2	.737
	T. Keamanan(cukup)	.682	.887	.591	1	.442
	T. Keamanan(memadai)	.479	.927	.267	1	.605
	Constant	-2.777	2.276	1.489	1	.222

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil analisis yang telah dilakukan di SPSS, diketahui bahwa dari 12 variabel independen yang dimasukkan dijadikan masukan untuk analisis, ada 3 variabel independen yang secara signifikan memberikan pengaruh terhadap variabel dependen di dalam model. Hal ini dilihat dari signifikansi masing – masing variabel independen tersebut lebih kecil dari 0,1.

Variabel independen yang secara bersama – sama memberikan pengaruh terhadap pemilihan *on-street parking* terdiri dari **karakteristik perilaku parkir** yaitu pendapatan (X_3), **karakteristik perparkiran**, yaitu durasi parkir (X_8) dan biaya parkir (X_9).

Adapun ketiga variabel yang dinyatakan signifikan ini, kemudian dilihat kembali nilai relatif dari perkiraan koefisien, signifikansi koefisien individu dan prediksi persen yang benar. Tabel di bawah ini menunjukkan kedelapan variabel bebas yang merupakan faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* moda kendaraan bermotor roda dua di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya.

Tabel 4.39 Variabel Signifikan Model Regresi Logistik R2

Variables in the Equation			
	B	Sig.	Exp(B)
Pendapatan (X_2)	1.234	.001	3.435
Durasi Parkir (X_8)	-.008	.032	.992
Biaya Parkir (X_9)	-.000170	.089	1.000
Constant	-2.777	.222	.062

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Pengaruh dari masing – masing variabel independen yang signifikan ditunjukkan dengan nilai *Exp(B)* atau disebut juga dengan *odds ratio*. *Odds ratio* yang dimaksud adalah seberapa besar peluang variabel dependen dengan mempertimbangkan variabel prediktor/ independen yang ada. Jika nilai dari *Exp(B)* tersebut lebih besar dari pada 1, maka ketika nilai variabel independen tersebut meningkat, diindikasikan akan terjadi peningkatan peluang *on-street parking*. Sebaliknya, jika nilai *Exp(B)* mempunyai nilai dibawah 1, maka ketika nilai variabel independen tersebut dinaikkan, akan terjadi penurunan peluang *on-street parking*.

Pada karakteristik perilaku parkir, yaitu variabel **pendapatan (X_3)**, diketahui bahwa kecenderungan pemilihan *on-street parking* seorang dengan tingkat pendapatan Rp 500.001 – Rp 1.500.000 adalah 3,435 kalinya lebih tinggi dibandingkan dengan yang mempunyai tingkat pendapatan < Rp 500.000. Model ini dapat dikatakan sejalan dengan

data hasil observasi di lapangan, dimana semakin tinggi tingkat pendapatan responden, maka responden cenderung semakin tidak responsif terhadap skenario atau artinya responden lebih banyak memilih tetap parkir ketika dihadapkan dengan skenario – skenario yang ada. Namun untuk di kedua kategori pertama, dari sembilan skenario yang ada, umumnya responden hanya akan tetap parkir di tiga skenario pertama yang ditawarkan dan pada sisa skenario yang ada, responden sudah memilih untuk tidak parkir. Sedangkan, kategori selanjutnya pada dimana dengan tingkat pendapatan yang lebih tinggi, responden cenderung memberikan respon sebaliknya.

Kemudian untuk karaktersitik perparkiran, di variabel **durasi parkir (X₈)** didapatkan bahwa semakin panjang durasi parkir dengan kenaikan per satu menit, kecenderungan seseorang untuk menggunakan fasilitas *on-street parking* menjadi 0,992 kalinya. Artinya, semakin lama durasi parkir seseorang, maka kecenderungan pemilihan *on-street parking* dalam zona menjadi semakin rendah. Model yang dihasilkan ini sesuai dengan data yang diperoleh dari lapangan, dimana responden yang menggunakan fasilitas *on-street parking* dengan durasi diatas 90 menit atau 1,5 jam memberikan respon yang lebih sensitif terhadap skenario yang ditawarkan. Kebanyak responden yang menggunakan fasilitas parkir dalam rentang durasi diatas 90 menit tersebut hanya akan tetap parkir di skenario yang memberikan batasan durasi parkir 3 jam, dan selebihnya sudah memilih untuk tidak melakukan *on-street parking* di wilayah penelitian.

Sedangkan pada variabel **biaya parkir (X₉)**, dapat dilihat setiap terjadi penambahan Rp 1 pada total biaya parkir yang dikeluarkan dalam variabel ini, maka probabilitas seseorang untuk menggunakan fasilitas *on-street parking* pada kawasan Tunjungan dan Blauran adalah cenderung menjadi 1,000 kalinya. Berdasarkan data dari hasil observasi lapangan, semakin besar pengeluaran biaya parkir seorang responden, respon yang diberikan juga semakin responsif terhadap skenario yang ditawarkan dalam kuesioner, dimana para responden ini memberikan respon akan tetap parkir rata – rata hanya di tiga skenario

dari sembilan skenario yang ditawarkan. Maka model yang dihasilkan dapat dikatakan sesuai dengan hasil di lapangan.

Secara keseluruhan, variabel yang paling berpengaruh besar pada pemilihan *on-street parking* untuk sepeda motor adalah pendapatan dan biaya parkir. Dari model ini, maka juga dapat diketahui bahwa nilai konstantanya adalah -2777, yang merupakan selisih antara nilai konstan pemilihan tetap parkir atau tidak parkir pada fasilitas *on-street parking* dengan berdasarkan variabel yang signifikan, yaitu pendapatan (X_3), durasi parkir (X_8), dan biaya parkir (X_9).

Berdasarkan nilai – nilai koefisien variabel (B) pada tabel *Variables in the Equation*, maka dapat disusun model yang menunjukkan probabilitas pemilihan *on-street parking* untuk kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor seperti berikut:

$$\ln \left[\frac{p}{1-p} \right] = -2,777 + 1,234 X_2 - 0,008 X_8 - 0,000170 X_9$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(-2,777 + 1,234 X_2 - 0,008 X_8 - 0,000170 X_9)}}$$

II. Simulasi Perubahan Variabel Tarif Parkir dan Pembatasan Durasi Parkir Terhadap Pemilihan On-Street Parking

Dari hasil pembahasan mengenai pemodelan faktor – faktor apa saja yang memengaruhi pemilihan *on-street parking*, diketahui bahwa biaya parkir dan durasi parkir merupakan variabel yang memengaruhi pemilihan tersebut. Untuk mengetahui bagaimana sensitivitas terhadap perubahan biaya parkir dan pembatasan durasi parkir, maka skenario yang telah ditanyakan kepada responden diukur kembali daya tarik dari setiap pemilihan hipotesa atau skenario tersebut.

A. Kelayakan dan Kesesuaian Model (*Goodness of Fit*)

Suatu model dikatakan layak dan sesuai melihat dari beberapa hasil statistik uji dari beberapa kriteria statistik seperti *Hosmer Lemeshow*, *Nagelkerke R-Square* dan *Classification Plot*. Secara garis besar pengujian - pengujian ini bertujuan untuk melihat apakah model yang dihasilkan sesuai dengan data hasil observasi.

1. Kelayakan Model

Uji ini disebut juga dengan uji parameter model dengan data, uji ini dilakukan untuk mengukur apakah probabilitas yang diprediksi sesuai dengan probabilitas yang diobservasi. Hasil statistik uji yang dilihat adalah signifikansi pada tabel Hosmer and Lemeshow Test dengan hipotesis sebagai berikut.

H_0 : model sesuai (model telah mampu menjelaskan data)

H_1 : model tidak sesuai (model tidak mampu menjelaskan data)

Model dikatakan mampu memprediksikan nilai observasi dan cocok dengan data observasi apabila nilai *Chi-square* lebih besar dari α (dimana $\alpha = 0,1$).

Tabel 4.40 Tabel Uji Kelayakan Model Skenario R2

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	10.754	7	.150

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Hasil dari tabel diatas menunjukkan signifikansi hasil kelayakan model adalah sebesar 0,150 yang berarti signifikansinya lebih besar dari pada α . Maka disimpulkan bahwa model yang terbentuk sesuai dengan data hasil observasinya, sehingga model yang dihasilkan ini dapat dilanjutkan ke dalam analisis berikutnya.

2. Koefisien Determinasi

Penilaian model dengan koefisien determinasi mempunyai tujuan untuk mengetahui variabilitas variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen. Pengujian ini dinilai dari nilai statistik uji *Nagelkerke R Square* di tabel *Model Summary* berikut.

Tabel 4.41 Koefisien Determinasi Skenario R2

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	782.112 ^a	.367	.495

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Nagelkerke R Square pada tabel diatas menunjukkan nilai sebesar 0,495 atau 49,5%. Hal ini berarti variansi variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabilitas variabel – variabel independen adalah

sebesar 49,5%. Artinya seluruh variabel independen mempengaruhi variabel dependen secara serentak pada kisaran 49,9% saja, sedangkan sisa 50,5% lainnya dipengaruhi atau dijelaskan oleh variabel – variabel yang tidak dimasukkan ke dalam penelitian ini.

Namun nilai ini merupakan nilai yang berupa pendekatan saja karena pada regresi logistik koefisien determinasi tidak dapat dihitung seperti halnya dalam regresi linier, sehingga masih perlu lebih lanjut lagi diperhatikan seberapa banyak model dapat memprediksi dengan benar probabilitas yang dibentuk melalui nilai *Classification Table*.

3. Tabel Klasifikasi

Tabel klasifikasi menunjukkan seberapa besar model regresi logistik yang terbentuk mampu menjelaskann atau memprediksi probabilitas variabel dependen. Nilai statistik uji yang dilihat untuk model skenario *stated preference* kendaraan roda dua dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4.42 Tabel Klasifikasi Skenario R2

Classification Table ^a					
			Predicted		
			Choice		Percentage Correct
			Tidak Parkir	Tetap Parkir	
Step 1	Observed				
	Choice	Tidak Parkir	453	63	87.8
		Tetap Parkir	129	228	63.9
	Overall Percentage				78.0

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Tabel diatas menunjukkan model regresi logistik yang terbentuk cukup baik dan mampu memprediksi dengan benar 78% probabilitas variabel dependen yang dalam penelitian ini merupakan pemilihan *on-street parking*.

B. Pengujian Secara Keseluruhan (*Overall Test*)

Pengujian secara keseluruhan mempunyai tujuan untuk melihat apakah model layak digunakan dan ada tidaknya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Nilai statistik uji yang dilihat adalah nilai signifikansi pada tabel *Omnibus Test of Model Coefficients*. Jika

nilai signifikansi model dibawah 0,1, maka terdapat variabel dependen yang berpengaruh.

H_0 : tidak ada variabel independen yang signifikan memengaruhi variabel dependen

H_1 : minimal terdapat satu variabel independen yang signifikan mempengaruhi variabel dependen nya.

Tabel 4.43 Tabel Uji Signifikansi Model Skenario R2

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	399.002	2	.000
	Block	399.002	2	.000
	Model	399.002	2	.000

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil yang terlihat pada tabel diatas nilai signifikansi dari model adalah 0,000 yang artinya lebih kecil dari 0,1. Dengan begitu dalam tingkat kepercayaan 90%, dapat disimpulkan bahwa model layak digunakan dan minimal ada satu variabel bebas yang berpengaruh terhadap variabel dependen.

C. Pengujian Secara Parsial (*Partial Test*)

Hasil dari pengujian parsial akan menguji parameter secara parsial yang artinya menunjukkan apakah variabel dependen berpengaruh secara signifikan (nyata) terhadap variabel dependen. Statistik ujinya dilihat pada nilai signifikansi dari tabel *Variables in the Equation*. Hasil pengujian akan menunjukkan apakah suatu variabel dependen dinyatakan layak masuk ke dalam model.

H_0 : $\beta = 0$

H_1 : $\beta \neq 0$

Dengan tingkat keyakinan 90% ($\alpha = 0,1$), hasil perhitungan uji parsial dalam SPSS dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.44 Tabel Uji Parsial Skenario R2

Variables in the Equation		B	S.E.	Wald	df	Sig.
Step 1 ^a	Perubahan Tarif Parkir	-.001	.000	189.122	1	.000
	Pembatasan Durasi Parkir	1.201	.120	99.676	1	.000
	Constant	-1.325	.240	30.606	1	.000

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil analisa yang dilakukan dalam SPSS, disimpulkan bahwa kedua atribut yang termasuk dalam skenario *stated preference* dinyatakan signifikan dan memberikan pengaruh terhadap variabel dependen di dalam model. Hal ini dilihat dari nilai signifikansi masing – masing atribut/ variabel yang lebih kecil dari pada α ($\alpha = 0,1$).

Kedua atribut atau variabel dalam skenario *stated preference* yang dinyatakan memberikan pengaruh signifikan terhadap model, maka untuk melihat pengaruhnya maka melihat nilai statistik uji $Exp(B)$ atau *odds ratio* yang dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.45 Hasil Model Regresi Logistik Skenario R2

Variables in the Equation			
	B	Sig.	Exp(B)
Perubahan Tarif Parkir	-.001	.000	.999
Pembatasan Durasi Parkir	1.201	.000	3.324
Constant	-1.325	.000	.266

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari tabel diatas, diketahui dalam atribut perubahan tarif parkir setiap perubahan satu satuan harga (rupiah) di perubahan tarif parkir, maka probabilitas pemilihan *on-street parking* akan menjadi 0,999 kali. Sedangkan dalam variabel selisih pembatasan durasi parkir, dimana setiap penambahan satu jam dalam pembatasan durasi parkir, maka probabilitas pemilihan *on-street parking* menjadi 3,184 kalinya. Disini dapat diketahui pembatasan durasi parkir memberikan

pengaruh yang cukup besar terhadap probabilitas pemilihan variabel dependen.

Untuk melihat pengaruh perubahan kedua atribut ini dilakukan simulasi dengan analisa sensitivitas. Analisa ini mempunyai tujuan untuk mengetahui serta memahami perubahan nilai dari probabilitas pemilihan *on-street parking*. Untuk menggambarkan sensitivitas ini dapat dilakukan dengan memberikan variasi atau perubahan kepada atribut/ variabel terhadap model. Adapun atribut/ variabel yang digunakan untuk skenario *stated preference* di penelitian ini adalah tarif parkir dan *time restriction* atau pembatasan durasi parkir yang mempunyai model dasar sebagai berikut.

$$ln \left[\frac{p}{1-p} \right] = -1,325 - 0,001 \text{ perubahan tarif parkir} \\ + 1,201 \text{ pembatasan durasi parkir}$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(-1,325 - 0,001 \text{ perubahan tarif parkir} + 1,201 \Delta \text{ pembatasan durasi parkir})}}$$

1. Analisa Sensitivitas Untuk Variabel Tarif Parkir R2

Pengujian sensitivitas terhadap tarif parkir diberikan dengan memasukkan selisih tarif yang variatif/ bervariasi ke dalam model. Besarnya tarif yang dimasukkan ke model nantinya akan menghasilkan nilai probabilitas. Dalam pengujian ini variabel lain dianggap tetap. Adapun perhitungannya dapat dilihat dalam tabel berikut. Variasi selisih tarif yang diberikan dilakukan dalam satuan harga rupiah.

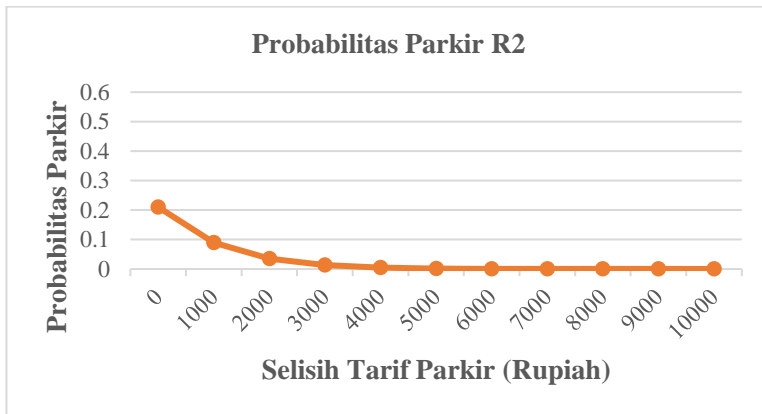
Tabel 4.46 Pengujian Sensitivitas Tarif Parkir R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir

No.	Perubahan Tarif Parkir (Rp)	Probabilitas Parkir
1	0	0.209987627
2	1000	0.089073528
3	2000	0.03472343
4	3000	0.013060711
5	4000	0.004844765
6	5000	0.001787764

No.	Perubahan Tarif Parkir (Rp)	Probabilitas Parkir
7	6000	0.000658426
8	7000	0.000242322
9	8000	8.9159E-05
10	9000	3.28016E-05
11	10000	1.20673E-05

**variabel lain dianggap tetap*

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.72 Grafik Sensitivitas Tarif Parkir R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Berdasarkan analisa sensitivitas yang telah dilakukan terhadap atribut/ variabel perubahan tarif parkir moda sepeda motor (R2), maka grafik yang dihasilkan menunjukkan kemiringan garis negatif, artinya bahwa semakin tinggi perubahan dari tarif parkir terhadap tarif parkir eksisting, akan memperkecil probabilitas pemilihan *on-street parking* dalam zona penelitian. Diketahui juga, bahwa pada saat tidak ada perubahan tarif parkir untuk moda sepeda motor (selisih Rp 0), probabilitas pemilihan parkirnya sudah kecil, kemudian penurunan probabilitas terbesar terjadi saat peningkatan tarif Rp 1.000 atau ketika tarif diberlakukan Rp 6.000 atau dapat dikatakan dalam kenaikan tarif di rentang tersebut probabilitas pilihannya akan beralih untuk tidak

parkir. Maka dapat dikatakan bahwa pengguna kendaraan bermotor roda dua sangat sensitif terhadap tarif parkir dalam hal pemilihan *on-street parking*.

2. Analisa Sensitivitas Untuk Variabel Pembatasan Durasi Parkir R2

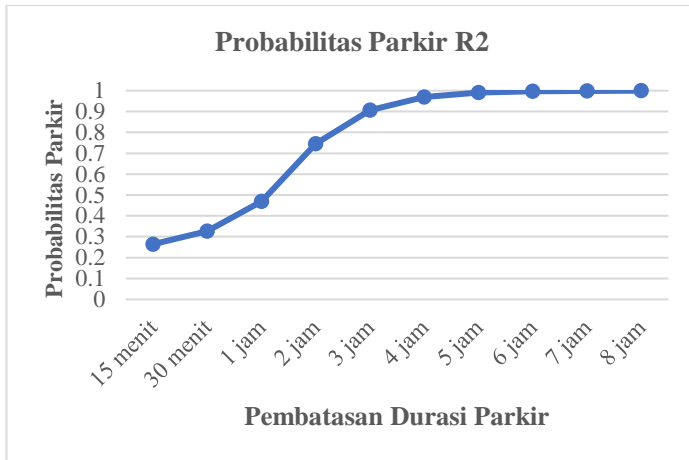
Untuk analisis sensitivitas pada atribut/ variabel pembatasan durasi parkir akan didapatkan dengan memasukkan pembatasan durasi parkir secara variatif ke dalam model dasar. Pembatasan durasi parkir ini lebih dimaksudkan kepada pemberlakuan kelipatan biaya parkir persatuan pembatasan waktu atau dapat dikatakan sebagai penentuan waktu tarif progresif. Variasi pembatasan durasi parkir yang dimasukkan ke dalam model dan hasil probabilitasnya dapat dilihat dalam tabel berikut. Variasi yang diberikan kepada pembatasan durasi parkir dilakukan dalam satuan jam.

Tabel 4.47 Pengujian Sensitivitas Pembatasan Durasi Parkir R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir

<i>No.</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Probabilitas Parkir</i>
1	15 menit	0.264103191
2	30 menit	0.326402823
3	1 jam	0.46903966
4	2 jam	0.745925841
5	3 jam	0.907038545
6	4 jam	0.970084313
7	5 jam	0.990806295
8	6 jam	0.997215782
9	7 jam	0.999160614
10	8 jam	0.999747286

**variabel lain dianggap tetap*

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.73 Grafik Sensitivitas Pembatasan Durasi R2 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari hasil analisa sensitivitas pembatasan durasi parkir terhadap probabilitas pemilihan *on-street parking* untuk moda R2, grafik diatas menunjukkan kemiringan garis yang positif, hal ini menandakan semakin besar selisih dari pembatasan durasi parkir, maka akan semakin memperbesar probabilitas pemilihan *on-street parking* dalam zona penelitian.

Lebih lanjut lagi, diketahui bahwa ketika pembatasan waktu parkir dalam kisaran 60 - 70 menit diberikan, probabilitas pemilihan *on-street parking* nya mulai sensitif berubah atau dengan kata lain pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua (R2) mulai beralih untuk tidak melakukan *on-street parking* pada kawasan ketika ada pembatasan waktu parkir per 1 jam.

4.2.3.2 Model Pemilihan *On-Street Parking* Pengguna Parkir Kendaraan Bermotor Roda Empat (R4)

1. Faktor – Faktor yang Memengaruhi Pemilihan On-Street Parking

Dalam penelitian ini, regresi logistik digunakan untuk menemukan model faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-*

street parking bagi kendaraan bermotor roda empat atau mobil. Regresi logistik merupakan teknik pemodelan pada suatu kondisi dimana variabel dependennya (variabel respon) bersifat memiliki dua nilai (dikotomi). Persamaan regresi logistik tidak menghasilkan nilai pada variabel dependen, namun menghasilkan peluang kejadian pada variabel dependennya. Sebelum beralih pada model, terlebih dahulu dilakukan uji kesesuaian model untuk melihat kelayakan model. Berikut ini merupakan uji – uji model yang dilakukan.

A. Estimasi Parameter

Mengestimasi parameter – parameter model digunakan metode MLE (*Maximum Likelihood Estimator*) melalui proses iterasi pada SPSS. Nilai statistik uji yang dilihat adalah nilai *-2 Log likelihood* pada tabel *Iteration History*. Adapun hasil yang didapatkan untuk model ini pada tahap awal (tanpa memasukkan variabel independen dalam model) mendapatkan nilai *-2 Log likelihood* sebesar 109,503, kemudian dengan proses iterasi 6 kali yang memasukkan variabel bebas/ dependen untuk pengujian model, dihasilkan nilai *-2 Log likelihood* 90,505. Dengan perbandingan nilai *-2 Log likelihood* yang lebih kecil setelah iterasi, maka model regresi dianggap telah mendapat nilai *likelihood* maksimal dan model dinyatakan fit.

B. Kelayakan dan Kesesuaian Model (*Goodness of Fit*)

Kelayakan dan kesesuaian model dipertimbangkan layak secara statistik dengan beberapa kriteria. Kriteria yang harus diperhatikan diantaranya adalah pengujian *Hosmer Lemeshow*, *Negalgarke R-Square*, dan *Classification plot*.

1. Kelayakan Model

Kelayakan suatu model regresi logistik dapat dilakukan dengan melihat nilai uji statistik signifikansi pada tabel *Hosmer Lemeshow Test*. Uji ini digunakan untuk memprediksi apakah nilai observasi cocok dengan data observasinya.

H_0 : model sesuai (model telah mampu menjelaskan data)

H_1 : model tidak sesuai (model tidak mampu menjelaskan data)

Model dikatakan mampu memprediksikan nilai observasi dan cocok dengan data observasinya apabila nilai signifikansi Chi-square lebih besar dari pada α (dimana $\alpha = 0,1$).

Tabel 4.48 Uji Kelayakan Model R4

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	3.686	8	.884

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dengan berdasarkan hasil SPSS diatas, diketahui bahwa nilai signifikansi dari hasil uji kelayakan model ini adalah sebesar 0,884. Dengan nilai tersebut, maka signifikansinya lebih besar dari pada α , dan hal ini menunjukkan bahwa model yang terbentuk mampu memberikan representasi prediksi nilai observasi dengan baik, sehingga model yang dihasilkan layak untuk dipergunakan dalam analisis selanjutnya.

2. Koefisien Determinasi

Untuk melihat kemampuan variabel independen dalam menjelaskan varian dependen digunakan uji penilaian model yang dilihat dari statistik uji dari kolom *Nagelkerke R Square* pada tabel *Model Summary*. Berikut ini merupakan tabel hasil *Model Summary* untuk pengguna parkir kendaraan roda empat.

Tabel 4.49 Koefisien Determinasi R4

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	90.505 ^a	.181	.265

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil yang didapatkan, diketahui bahwa nilai *Nagelkerke R Square* nya adalah sebesar 0,265 yang artinya kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel adalah sebesar 26,5%, sedangkan sisanya sebesar 73,5% dipengaruhi oleh faktor lain diluar variabel independen.

Nilai yang dihasilkan ini merupakan nilai yang berbentuk pendekatan, karena pada regresi logistik koefisien determinasi tidak dapat dihitung seperti regresi linear, sehingga perlu lebih diperhatikan

adalah seberapa banyak yang dapat diprediksi dengan benar yang tercermin dari nilai *Classification Plot*.

3. Tabel Klasifikasi

Tabel klasifikasi berguna untuk menunjukkan prediksi dari model regresi untuk memprediksi kemungkinan terjadinya variabel dependen yang dinyatakan dalam persen. Statistik uji ini dilihat dari tabel *Classification Table*. Adapun tabel klasifikasi dalam penelitian ini untuk pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.50 Tabel Klasifikasi R4

Classification Table ^a					
Observed			Predicted		
			Choice		Percentage Correct
			Tidak Parkir	Tetap Parkir	
Step 1	Choice	Tidak Parkir	65	5	92.9
		Tetap Parkir	16	9	36.0
	Overall Percentage				77.9

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari tabel klasifikasi tersebut dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan, model ini mampu memprediksi dengan tingkat keakuratan sebesar 77,9%.

C. Pengujian Secara Keseluruhan (*Overall Test*)

Uji ini berfungsi untuk membuktikan dan mengetahui pengaruh secara simultan antara variabel independen terhadap variabel dependen. Statistik uji yang dilihat adalah nilai signifikansi dari tabel *Omnibus Test of Model Coefficients*. Bila nilai signifikansi model dibawah 0,1 maka model dinyatakan signifikan dengan terdapat variabel yang berpengaruh. Adapun output dari hasil SPSS dapat dilihat sebagai berikut:

H_0 : tidak ada variabel independen yang signifikan memengaruhi variabel dependen

H_1 : minimal terdapat satu variabel independen yang signifikan memengaruhi variabel dependen nya

Tabel 4.51 Tabel Uji Signifikansi Model R4

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	27.323	15	.026
	Block	27.323	15	.026
	Model	27.323	15	.026

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Berdasarkan tabel diatas, nilai signifikansi sebesar 0,000. Nilai signifikansi ini lebih kecil atau kurang dari 0,1 maka dari itu H_0 ditolak. Model dalam tingkat keyakinan 90%, minimal ada satu variabel bebas/ independen yang berpengaruh pada variabel tidak bebas/ dependen. Sehingga dapat disimpulkan bahwa model ini dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut.

D. Pengujian Secara Parsial (*Partial Test*)

Uji parsial dilakukan dengan cara melakukan uji wild. Uji parsial ini dilakukan demi menguji signifikansi setiap variabel independen dengan melihat statistika uji kolom sig. pada tabel *Variables in the Equation*. Hasil pengujian ini menunjukkan apakah suatu variabel independen layak untuk dimasukkan ke dalam model.

$$H_0 : \beta = 0$$

$$H_1 : \beta \neq 0$$

Dengan tingkat keyakinan 90%, hasil perhitungan uji parsial dalam SPSS dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.52 Tabel Uji Parsial R4

Variables in the Equation						
		B	S.E.	Wald	df	Sig.
Step 1 ^a	Gender	.752	.668	1.266	1	.260
	Usia	-.058	.028	4.295	1	.038
	Pendapatan	.005	.440	.000	1	.992
	Jlh Kendaraan	-.096	.183	.273	1	.602
	Maksud Perjalanan(Lainnya)			6.574	2	.037
	Maksud Perjalanan(Bekerja)	2.330	1.152	4.091	1	.043

Variables in the Equation					
	B	S.E.	Wald	df	Sig.
Maksud Perjalanan(Berbelanja)	.090	.926	.009	1	.923
Lama Perjalanan	-.005	.015	.106	1	.744
Jlh Tujuan Perjalanan	-.035	.350	.010	1	.920
Durasi Parkir	-.012	.007	3.073	1	.080
Biaya Parkir	.000	.000	.033	1	.857
Jarak Berjalan Kaki	.014	.005	6.158	1	.013
T. Kemudahan(sulit)			2.207	2	.332
T. Kemudahan(cukup)	-.047	.917	.003	1	.959
T. Kemudahan(mudah)	.900	.838	1.154	1	.283
T. Keamanan(tidak memadai)			.074	2	.963
T. Keamanan(cukup)	.330	1.218	.074	1	.786
T. Keamanan(memadai)	.316	1.247	.064	1	.800
Constant	.679	2.151	.100	1	.752

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Prosedur pengujian menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0,1 atau 10%, yang berarti variabel – variabel independen akan berpengaruh signifikan secara parsial terhadap variabel dependen jika nilai signifikansinya $< 0,1$. Dari hasil yang telah didapatkan dari SPSS, dari 12 variabel independen yang dijadikan masukan ke dalam model, ada 4 variabel yang secara signifikan memberikan pengaruh terhadap variabel dependen di dalam model.

Variabel independen yang memberikan pengaruh terhadap pemilihan *on-street parking* kendaraan bermotor roda empat/ mobil terdiri dari **karakteristik pelaku parkir**, yaitu variabel usia (X_2), **karakteristik perjalanan pelaku parkir**, yaitu variabel maksud perjalanan (X_5), **karakteristik perparkiran**, yaitu durasi parkir (X_8) dan jarak berjalan kaki (X_{10}). Keempat variabel ini dinyatakan signifikan dan layak dimasukkan ke dalam model.

Dari keempat variabel yang telah dihasilkan dan dianggap berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen, kemudian

dilihat nilai relatif dari perkiraan koefisien, signifikansi koefisien individu dan prediksi persen yang benar. Berikut ini merupakan hasil yang diperoleh dari analisis SPSS yang menunjukkan faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* moda kendaraan bermotor roda empat di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya.

Tabel 4.53 Variabel Signifikan Model Regresi Logsitik R4

Variables in the Equation			
	B	Sig.	Exp(B)
Usia (X_2)	-.058	.038	.943
Maksud Perjalanan(Lainnya) (X_{5a})		.037	
Maksud Perjalanan(Bekerja) (X_{5b})	2.330	.043	1.276
Maksud Perjalanan(Berbelanja) (X_{5c})	.090	.923	1.094
Durasi Parkir (X_8)	-.012	.080	.988
Jarak Berjalan Kaki (X_{10})	.014	.013	1.014
Constant	.679	.752	1.973

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Pengaruh dari variabel – variabel independen yang signifikan dilihat dari $Exp(B)$ atau yang dikenal juga dengan *Odds Ratio*. $Exp(B)$ ini merupakan eksponen dari koefisien regresi. Pada interpretasi *Odds Ratio* dilihat dengan memasukkan nilai kategori masing – masing variabel sebesar 1 (satu).

Dalam karakteristik pelaku parkir, yaitu variabel **usia (X_2)**, setiap penambahan satu tahun dalam variabel usia, maka peluang pemilihan *on-street parking* akan menjadi 0,943 kalinya. Semakin tua umur seseorang, maka kecenderungannya untuk memilih *on-street parking* dalam zona akan semakin menurun. Pada hasil yang didapatkan dari lapangan, dimana responden di dominasi oleh yang berada pada rentang usia produktif (dibawah 45 tahun) cenderung memberikan respon pilihan yang berimbang antara parkir atau tidak parkir terhadap skenario yang ditawarkan, sedangkan untuk responden yang berusia lebih dari 45 tahun menunjukkan respon yang lebih sensitif kepada

perubahan – perubahan yang diberikan dalam skenario, yaitu lebih banyak memilih untuk tidak parkir. Maka model yang dihasilkan dapat dikatakan sejalan dengan temuan di lapangan.

Kemudian dalam karakteristik perjalanan pelaku parkir, yaitu pada variabel **maksud perjalanan (X_5)**, kecenderungan pemilihan *on-street parking* untuk maksud perjalanan bekerja adalah 1,276 kali lebih tinggi dari pada maksud perjalanan kategori “lainnya”. Sedangkan kecenderungan pemilihan *on-street parking* dengan maksud perjalanan berbelanja adalah 1,094 kali lebih tinggi dari pada maksud perjalanan kategori “lainnya”, dengan kata lain seseorang dengan maksud perjalanan bekerja atau berbelanja akan cenderung lebih memilih *on-street parking* dari pada maksud perjalanan kategori “lainnya”.

Pada karakteristik perparkiran, yaitu di variabel **durasi parkir (X_8)**, diketahui bahwa setiap penambahan atau kenaikan satu menit dalam durasi parkir, kecenderungan seseorang untuk menggunakan fasilitas *on-street parking* menjadi 0,988 kalinya. Maka semakin panjang durasi parkir seseorang, probabilitasnya untuk melakukan atau memilih *on-street parking* dalam zona akan semakin kecil. Keadaan dari model ini dapat dikatakan sesuai dengan hasil yang diperoleh di lapangan. Responden pengguna parkir mobil paling di dominasi oleh pengguna fasilitas parkir dengan durasi parkir kurang dari 90 menit/ 1,5 jam dan dalam kategori durasi parkir ini, responden kurang responsif terhadap skenario yang telah ditawarkan dalam kuesioner karena responden masih memilih untuk tetap parkir di empat sampai enam skenario. Sedangkan, untuk responden yang menggunakan fasilitas *on-street parking* lebih dari 90 menit memberikan respon yang lebih sensitif yaitu memilih untuk tidak parkir pada kebanyakan skenario yang ditawarkan.

Sedangkan untuk variabel **jarak berjalan kaki (X_{10})**, hasil dari model menunjukkan dengan setiap penambahan satu meter dalam jarak berjalan kaki dari fasilitas parkir ke tujuan akhir perjalanan, akan meningkatkan peluang pemilihan *on-street parking* 1,014 kalinya. Pada hasil yang didapatkan di lapangan, responden yang terbanyak adalah yang mempunyai jarak berjalan kaki kurang dari 45 meter.

Responden yang mempunyai jarak berjalan kaki dengan rentang tersebut cenderung memberikan respon yang berimbang antara tetap parkir atau tidak parkir terhadap skenario yang diberikan di kuesioner. Sedangkan untuk responden yang berjalan kaki dari fasilitas parkir ke tujuan akhir perjalanannya dengan jarak lebih dari 45 meter cenderung masih memilih untuk tetap parkir di lebih dari lima skenario yang diberikan.

Dari model juga diketahui bahwa nilai konstantanya adalah 0,679, yang merupakan selisih antara nilai konstan pemilihan tetap parkir atau tidak parkir pada fasilitas *on-street parking* dengan berdasarkan variabel yang signifikan, yaitu variabel usia (X_2), maksud perjalanan (X_5), durasi parkir (X_8), dan jarak berjalan kaki (X_{10})

Berdasarkan nilai – nilai koefisien variabel (B) pada tabel *Variables in the Equation*, maka dapat disusun model yang menunjukkan probabilitas pemilihan *on-street parking* untuk kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor seperti berikut:

$$\ln \left[\frac{p}{1-p} \right] = 0,679 - 0,058X_2 + 2,330X_{5b} + 0,090X_{5c} - 0,012X_8 + 0,014X_{10}$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(0,679 - 0,058X_2 + 2,330X_{5b} + 0,090X_{5c} - 0,012X_8 + 0,014X_{10})}}$$

II. Simulasi Perubahan Variabel Pembatasan Durasi Parkir Terhadap Pemilihan On-Street Parking

Untuk mengetahui bagaimana sensitivitas terhadap perubahan biaya parkir dan pembatasan durasi parkir, maka skenario yang telah ditanyakan kepada responden diukur kembali daya tarik dari setiap pemilihan hipotesa atau skenario tersebut.

A. Kelayakan dan Kesesuaian Model (*Godness of Fit*)

Kelayakan dan kesesuaian suatu model adalah langkah pertama yang dilakukan dalam pengujian suatu model. Kelayakan dan kesesuaian model ini dilihat dari beberapa kriteria statistik seperti *Hosmer Lemeshow*, *Negalarke R-Square*, dan *Classification plot*.

1. Kelayakan Model

Dalam menilai kelayakan model suatu regresi logistik, maka nilai statistik uji yang dilihat adalah signifikansi pada tabel *Hosmer and Lemeshow Test*. Uji ini dilakukan untuk melihat apakah model yang dihasilkan telah cukup menjelaskan data. Adapun hipotesis yang menjadi kriteria ujinya adalah sebagai berikut.

H_0 : model sesuai (model telah mampu menjelaskan data)

H_1 : model tidak sesuai (model tidak mampu menjelaskan data)

Model akan dikatakan sesuai atau telah cukup menjelaskan data apabila nilai *Chi-square* sudah lebih besar dari α , dimana α adalah 0,1.

Tabel 4.54 Tabel Uji Kelayakan Model Skenario R4

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	7.753	7	.355

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Hasil dari tabel *Hosmer and Lemeshow Test* diatas dapat dilihat nilai signifikansinya sebesar 0,355. Karena nilai signifikansi ini sudah lebih besar dari 0,1 ($\text{Sig} > 0,1$), maka kesimpulan yang dapat ditarik adalah model telah cukup menjelaskan data dan bisa dilanjutkan ke analisis berikutnya.

2. Koefisien Determinasi

Pengujian penilaian model adalah uji yang bertujuan untuk melihat proporsi variabel dependen yang bisa dijelaskan oleh variabel independen. Adapun statistik uji yang dilihat adalah kolom *Nagelkerke R-Square* di tabel *Model Summary*. Berikut merupakan hasil untuk skenario yang diberikan kepada pengguna parkir mobil di kawasan penelitian.

Tabel 4.55 Koefisien Determinasi Skenario R4

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	730.808 ^a	.411	.548

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa model memasukkan semua variabel dependen dan jika dilihat parameter *Nagelkerke R Square* nya adalah sebesar 0,548, maka proporsi variabel dependen dapat dijelaskan oleh variabel independen sebesar 54,8%, sedangkan sisanya yang 45,2% dijelaskan oleh faktor lain.

Perlu diingat bahwa ini hanya nilai pendekatan saja, karena dalam regresi logistik koefisien determinasi tidak dihitung sama seperti dalam regresi linier, sehingga perlu lebih lanjut diperhatikan adalah seberapa tepat model dalam mengklasifikasi yang dapat dilihat dari nilai *Classification Plot*.

3. Tabel Klasifikasi

Tabel klasifikasi mempunyai tujuan untuk memperlihatkan besar ketepatan model model dalam mengklasifikasikan hasil observasi dan dinyatakan dalam persen. Statistik ujinya dapat dilihat dari tabel *Classification Plot* berikut.

Tabel 4.56 Tabel Klasifikasi Skenario R4

Classification Table ^a					
			Predicted		
			Choice		Percentage Correct
Step 1	Observed		Tidak Parkir	Tetap Parkir	
	Choice	Tidak Parkir	329	118	73.6
		Tetap Parkir	51	357	87.5
	Overall Percentage				80.2

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Tabel klasifikasi diatas menunjukkan bahwa secara keseluruhan persentase ketepatan model ini dalam mengklasifikasikan hasil observasi adalah sebesar 80,2%.

B. Pengujian Secara Keseluruhan (*Overall Test*)

Pengujian ini mempunyai fungsi unruk melihat apakah variabel bebas/ independen yang digunakan, secara bersama – sama berpengaruh terhadap ketepatan pemilihan *on-street parking*. Atau minimal adalah satu variabel bebas yang berpengaruh. Bila nilai signfikansi $< 0,1$, maka dapat dikatakan model terdapat variabel bebas yang berpengaruh. Hipotesa yang digunakan adalah sebagai berikut.

H_0 : tidak ada variabel independen yang signifikan memengaruhi variabel dependen

H_1 : minimal terdapat satu variabel independen yang signifikan mempengaruhi variabel dependen nya

Tabel 4.57 Tabel Uji Signifikansi Model Skenario R4

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	452.695	2	.000
	Block	452.695	2	.000
	Model	452.695	2	.000

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Tabel *Omnibus Tests of Model Coefficients* ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi model adalah 0,000 yang artinya signifikansinya kurang dari 0,1. Dengan tingkat kepercayaan 90%, maka disimpulkan bahwa variabel independen yang digunakan secara bersama – sama berpengaruh terhadap ketepatan pemilihan *on-street parking*.

C. Pengujian Secara Parsial (*Partial Test*)

Pada uji parsial diharapkan H_0 untuk ditolak sehingga variabel yang sedang diuji masuk ke dalam model. Nilai uji statistik yang dilihat adalah nilai signifikansi variabel dalam tabel *Variables in the Equation*. Adapun hipotesa yang dijadikan dasar adalah

$$H_0 : \beta = 0$$

$$H_1 : \beta \neq 0$$

Dengan tingkat keyakinan 90%, maka $\alpha = 0,1$. Jika nilai signifikansi $< \alpha$ maka H_0 ditolak. Adapun hasil perhitungan uji parsial dalam SPSS dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.58 Tabel Uji Parsial Skenario R4

Variables in the Equation						
		B	S.E.	Wald	df	Sig.
Step 1 ^a	Perubahan Tarif Parkir	-.001	.000	227.412	1	.000
	Pembatasan Durasi Parkir	1.044	.125	70.245	1	.000

Variables in the Equation					
	B	S.E.	Wald	df	Sig.
Constant	-.275	.241	1.302	1	.254

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Dari hasil analisa yang dilakukan pada SPSS, disimpulkan bahwa kedua atribut yang termasuk dalam skenario *stated preference* dinyatakan signifikan memberikan pengaruh terhadap variabel dependen di dalam model. Hal ini dilihat dari nilai signifikansi masing – masing atribut/ variabel yang lebih kecil dari pada α .

Dengan dinyatakannya kedua atribut dalam skenario *stated preference*, yaitu **Δ tarif parkir** dan **Δ pembatasan durasi parkir** memberikan pengaruh yang signifikan maka pengaruhnya ditunjukkan dengan nilai *Exp(B)* atau *odds ratio* yang dapat dilihat dalam tabel berikut.

Tabel 4.59 Hasil Model Regresi Logistik Skenario R4

Variables in the Equation			
	B	Sig.	Exp(B)
Perubahan Tarif Parkir	-.001	.000	.999
Pembatasan Durasi Parkir	1.044	.000	2.841
Constant	-.275	.254	.759

Sumber: Hasil Analisis SPSS, 2018

Sehingga diketahui dalam atribut selisih tarif parkir, diperoleh hasil bahwa setiap kenaikan satu satuan harga dalam perubahan tarif parkir, maka probabilitas pemilihan *on-street parking* akan berkurang 0,999 kalinya. Sedangkan untuk atribut selisih pembatasan durasi parkir, diketahui bahwa setiap perubahan satu satuan jam dalam pembatasan durasi parkir, akan meningkatkan probabilitas pemilihan *on-street parking* sebesar 2,841 kalinya.

Kedua atribut ini mempunyai pengaruh yang cukup besar dan untuk mengestimasi pengaruh perubahan keduanya dilakukan simulasi dengan analisa sensitivitas. Analisa sensitivitas bertujuan untuk menemukan parameter –parameter yang perubahannya akan

mengakibatkan solusi optimal. Adapun model dasar dari kedua variabel yang ada dalam skenario *stated preference* ini adalah:

$$\ln \left[\frac{p}{1-p} \right] = -0,275 - 0,001 \text{ perubahan tarif parkir} + 1,044 \text{ pembatasan durasi parkir}$$

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(-0,275 - 0,001 \text{ perubahan tarif parkir} + 1,044 \text{ pembatasan durasi parkir})}}$$

Dari hasil analisa mengenai faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* untuk kendaraan bermotor roda empat mempunyai hasil bahwa durasi parkir sebagai salah satu faktor yang memengaruhinya. Maka yang disimulasikan ke analisa sensitivitas adalah pembatasan durasi parkir saja.

Analisa sensitivitas untuk variabel pembatasan durasi parkir/ *time restriction* akan didapatkan dengan memasukkan pembatasan waktu durasi parkir secara variatif ke dalam model sedangkan variabel lainnya dianggap tetap. Pembatasan durasi parkir ini lebih dimaksudkan kepada pemberlakuan kelipatan biaya parkir persatuan pembatasan waktu atau dapat dikatakan sebagai penentuan waktu tarif progresif. Pembatasan durasi parkir dimasukkan ke model dan hasil utilitas dapat dilihat pada tabel berikut.

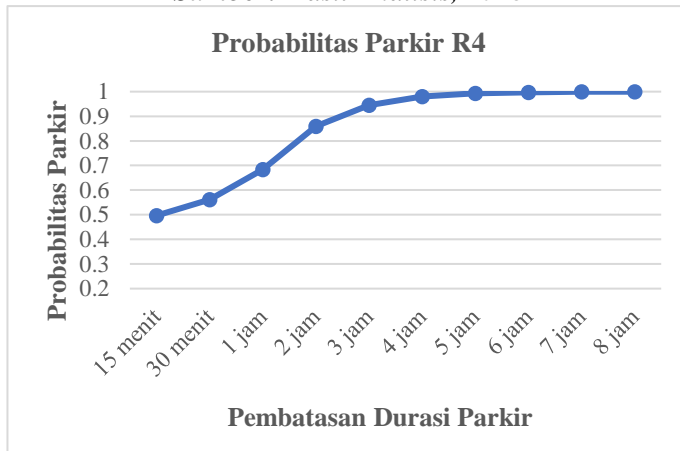
Tabel 4.60 Pengujian Sensitivitas Pembatasan Durasi Parkir R4 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir

No.	Pembatasan Durasi Parkir	Probabilitas Parkir
1	15 menit	0.496500057
2	30 menit	0.561437961
3	1 jam	0.683304534
4	2 jam	0.859724061
5	3 jam	0.945679396
6	4 jam	0.980179132
7	5 jam	0.992931406
8	6 jam	0.997500096
9	7 jam	0.999118497

No.	Pembatasan Durasi Parkir	Probabilitas Parkir
10	8 jam	0.999689495

*variabel lain dianggap tetap

Sumber: Hasil Analisis, 2018



Gambar 4.74 Grafik Sensitivitas Pembatasan Durasi Parkir R4 Terhadap Probabilitas Pemilihan Parkir

Sumber: Hasil Analisis, 2018

Dari grafik diatas yang merupakan hasil mengenai sensitivitas terhadap pembatasan durasi parkir/ *time restriction*, diketahui bahwa grafik tersebut memperlihatkan kemiringan garis yang positif yang menandakan semakin besar selisih dari pembatasan durasi parkir, maka akan semakin memperbesar probabilitas pemilihan *on-street parking* dalam zona penelitian.

Lebih lanjut lagi, diketahui bahwa ketika pembatasan waktu parkir per 15 menit atau jika diberlakukan tarif parkir progresif dengan kenaikan tarif per 15 menit, para pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat/ mobil akan mulai sensitif atau dengan kata lain mulai beralih untuk tidak memilih *on-street parking* pada kawasan. Lebih lanjut lagi, perubahan probabilitas terbesar jika pembatasan waktu parkir antara 1 hingga 2 jam dimana dimaksud perubahan pemilihan *on-street parking* untuk tetap parkir ada dalam rentang waktu tersebut.

Bila hasil dari simulasi ini dievaluasikan terhadap kebijakan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Surabaya, maka dapat diketahui bahwa kebijakan yang diterapkan seharusnya dari sisi tarif kebijakan ini sudah dapat memengaruhi pemilihan *on-street parking*, sesuai dengan tujuan ditetapkannya kebijakan tersebut, namun untuk mencapai perubahan yang lebih signifikan dari kebijakan ini, dapat dikombinasikan dengan penerapan tarif progresif atau pembatasan durasi parkir yang sebaiknya dilakukan mulai per satu jam.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Dari hasil pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Berdasarkan karaktersitik pelaku parkir, untuk jenis kelamin baik pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat sama – sama lebih di dominasi oleh pengguna parkir berjenis kelamin laki – laki. Untuk variabel usia, pengguna parkir dari kedua moda tersebut juga sama – sama di dominasi oleh usia produktif. Pada variabel tingkat pendapatan, untuk pengguna parkir kendaraan roda dua mempunyai dominasi tingkat pendapatan yang lebih rendah dari pada pengguna parkir kendaraan roda empat, dan untuk variabel kepemilikan kendaraan, pengguna parkir kendaraan roda empat mempunyai rata – rata jumlah kepemilikan kendaraan yang lebih tinggi dari pada pengguna parkir kendaraan roda dua;
2. Dalam karakteristik perjalanan pelaku parkirnya, dalam variabel tujuan baik pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat didominasi oleh tujuan perjalanan untuk berbelanja. Pada variabel lama perjalanan, pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua di dominasi dengan lama perjalanan kurang dari 5 – 22 menit, sedangkan untuk pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat di dominasi dengan lama perjalanan antara 10 – 41 menit. Sedangkan untuk variabel jumlah tujuan perjalanan, baik kedua jenis pengguna fasilitas parkir ini mempunyai rata – rata jumlah perjalanan yang hampir sama;
3. Karaktersitik perparkiran yang dinilai dari variabel durasi parkir, kedua kategori pengguna fasilitas *on-street parking* ini mempunyai dominasi durasi parkir yang cukup sama, untuk variabel biaya parkir pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua paling banyak yang mengeluarkan biaya parkir antara Rp 2.000 – Rp 7.000 perharinya, sedangkan untuk

pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat paling banyak yang mengeluarkan biaya parkir perhari antara Rp 5.000 – Rp 17.000. Selanjutnya, dalam variabel jarak berjalan kaki, dalam kedua kategori pengguna parkir mempunyai rata – rata jarak berjalan kaki yang tidak jauh berbeda. Dilanjutkan untuk tingkat kemudahan pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua lebih banyak yang memberikan nilai “mudah”, sedangkan pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat lebih banyak memberikan nilai “cukup”. Pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat dan roda dua sama – sama lebih banyak yang memberikan penilaian “cukup” untuk variabel tingkat keamanan parkir;

4. Pada pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua, adapun faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* nya di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya yaitu karakteristik pelaku parkir dalam variabel pendapatan, karakteristik perparkiran dalam variabel durasi parkir, dan biaya parkir.
5. Kemudian pada pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua, model yang dihasilkan dari analisis regresi logistik untuk faktor – faktor pemilihan *on-street parking* adalah:

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(- 2,777 + 1,234 X_2 - 0,008 X_8 - 0,000170 X_9)}}$$

Dalam hasil simulasinya melalui analisa sensitivitas diketahui untuk atribut perubahan tarif parkir, di selisih tarif parkir sebesar – Rp 1300 atau ketika tarif parkir diberlakukan sebesar Rp 700, probabilitas pemilihan *on-street parking* bagi pengguna parkir kendaraan roda dua mulai sensitif berubah, kemudian untuk atribut pembatasan durasi parkir, probabilitas pemilihan pengguna parkir kendaraan bermotor roda duanya sudah mulai sensitif di pembatasan waktu 1 jam;

6. Sedangkan untuk pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat, faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan *on-street parking* nya adalah karakteristik pengguna parkir di variabel usia, karaktersitik perjalanan pelaku parkir pada variabel

maksud perjalanan, kemudian di karaktersitik perparkiran dalam variabel durasi parkir, dan jarak berjalan kaki.

7. Pada pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat, adapun model yang dihasilkan dari analisis regresi logistik untuk faktor – faktor pemilihan *on-street parking* adalah sebagai berikut

$$p = \frac{1}{1 + e^{-(0,679 - 0,058X_2 + 2,330X_{5b} + 0,090X_{5c} - 0,012X_8 + 0,014X_{10})}}$$

Dari hasil simulasinya mengguna analisa sensitivitas, untuk pembatasan durasi parkir, probabilitas pemilihan pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat sudah mulai sensitif di pembatasan waktu per 15 menit, dan akan mengalami perubahan dengan rentang terbesar antara pembatasan waktu 1 hingga 2 jam.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, berikut merupakan saran yang dapat diberikan terkait pemodelan faktor – faktor pemilihan *on-street parking*:

1. Untuk mempengaruhi perilaku pemilihan *on-street parking* di Kawasan Blauran, dapat dilakukan dengan kebijakan pembatasan durasi parkir. Zona Blauran lebih di dominasi oleh pengguna parkir kendaraan bermotor roda dua dan moda ini yang lebih sensitif terhadap pembatasan durasi parkir.
2. Pada Zona Tunjungan yang lebih di dominasi oleh pengguna parkir kendaraan bermotor roda empat, dimana dari hasil penelitian bahwa pengguna roda empat sensitif terhadap pembatasan waktu parkir, maka dapat diberlakukan kebijakan parkir progresif dimulai dari per 15 menit. Sedangkan untuk Zona Blauran yang lebih di dominasi oleh pengguna sepeda motor juga dapat diberlakukan kebijakan parkir progresif per 1 jam durasi parkir.
3. Penelitain ini juga dapat dilanjutkan pada lokasi – lokasi parkir zona lainnya yang ada di Kota Surabaya dengan menambahkan variabel – variabel penelitian yang terkait

lainnya. Penelitian ini juga dapat dilanjutkan mengenai penentuan lokasi alternatif dari *on-street parking* kawasan parkir zona.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonymous (1996). “Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir”, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Anonymous (1998). “Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir”, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Anonymous (2009). “Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, Sekretariat Negara RI.
- Anonymous (2010). “Parking Management”, Victoria Transport Policy Institute.
- Anonymous (2015). “Toolkit Untuk Mobilitas Perkotaan Indonesia: Manajemen Parkir Perkotaan”, Bappenas.
- Anonymous (2015). “Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 37 Tahun 2015 tentang Perubahan Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir”, Pemkot Surabaya
- Anonymous (2017). “Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya”, Pemkot Surabaya.
- Anshori, M et. al. (2009). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Airlangga Univeristy Press (AUP), Surabaya.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, Penerbit PT Rineka Cipta, Jakarta.
- Arnott, R and Rowse, J. (2013). “Curbside parking time limits”, *Transportation Research Part A*, Vol. 55, pp. 89 – 110.
- Axhausen, K.W. & Polak, J. W. (1991). “Choice of parking: Stated preference approach”, *Transportation*, Vol. 18, pp. 59 – 81.
- Barter, P. (2016). “On - Street Parking Management”, Deutsch Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH/ Sustainable Transport Project (SUTP).
- Broadbuss, A et.al. (2009). “Manajemen Permintaan Transportasi”, Deutsch Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH/ Sustainable Transport Project (SUTP).
- Brooke, S et. al. (2014). “Parking Choice”, *Transport and Sustainability*, Vol. 5, No. 6, pp. 115-135.

- Caicedo, F et.al. (2016). “Enviromtmental repercussions of parking demand management strategies using a constrained logit model”, *Transportation Research Part D*, Vol. 48, pp. 125 - 140.
- Coppola, P. (2004). “A Joint Model of Mode/ Parking Choice with Elastic Parking Demand”, *Transportation Planning*, Vol. 64, Chapter 6, pp 85 – 104, Kluwer Academic Publisher.
- Darmawan. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung
- Fadiah. (2003). *Kajian Persepsi dan Tingkat Kesiediaan Pelaku Pergerakan Terhadap Rencana Pengembangan Moda LRT (Light Rapid Transit) (Studi Kasus: Koridor Utara – Selatan Kota Surabaya)*. Published Bachelor thesis submitted to Bandung Institute of Technology, Bandung.
- Flick, U. (2007). *Designing Qualitative Research (Book one of the SAGE Qualitative Research Kit)*, Thousand Oaks, London.
- Griffioen-Young et.al. (2004). “The Psychology of Parking” *Proceedings of the ECOMM 2004 Conference*, Lyon, France.
- Heather, A. T. (2011). *Stated preference survey design and pre-test for valuing influence factors for bicycle use*. Published Master thesis submitted to Institute Transportation – Technis che Universität München, Munich, Germany.
- Hensher, D. A. (1994). “Stated preference analysis of travel choices: the state of price”, *Transportation*, Vol. 21, pp. 107 – 133.
- Highway Research Board (HRB). (1971). *Parking Principles*, National Research Council, Washington, DC.
- Hobbs, F. D. (1979). *Traffic Planning and Engineering*, Pergamon Press, Birmingham.
- Khisty, C. J. and Lall, K. B. (2003). *Dasar – dasar Rekayasa Transportasi*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Litman, T. (2016). “Parking Management Strategies, Evaluation, and Planning”, *Victoria Transport Policy Institute*.
- Ma, X et.al. (2013). “Parking choice behavior investigation: A case study at Beijing Lama Temple”, *Procedia - Social and Behavioral Science*, Vol. 96, pp. 2635 – 2642.

- Neuman. (2003). *Basics of Social Research: Qualitative and Quantitative Approaches*, Pearson Education International, Upper Saddle River, New Jersey.
- Nourinejad, M. and Roorda, M. J. (2017). "Impact of hourly parking pricing on travel demand", *Transport Research Part A*, Vol. 98, pp. 28 – 45.
- O'Flaherty C. A. (1997). *Transport Planning and Traffic Engineering*, Elsevier Ltd, Burlington.
- Qi, C. (2014). "Short-Stay Car Parking Choice Behavior A Case Study of Cardiff City Centre", Published Master thesis submitted to Cardiff University, United Kingdom.
- Palayukan, R. O. (2015). "Analisis Karakteristik Parkir Kendaraan Pada Area Parkir di Bandara Sultan Hasanuddin di Kota Makassar", Published Bachelor thesis submitted to Hasanuddin Univeristy, Makassar.
- Roess et. al. (2004). *Traffic Engineering*, 3rd ed., Pearson Education International, Upper Saddle River, New Jersey.
- Rodriguez, J. (2009). "Travel Demand Management", Chicago Metropolitan Agency for Planning.
- Rye, T. (2011). "Manajemen Parkir: Sebuah Kontribusi menuju Kota yang Layak Huni", Deutsch Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH/ Sustainable Transport Project (SUTP).
- Simićević, J et. al. (2013). "The effects of parking charges and time limit to car usage and parking behavior", *Transport Policy*, Vol. 30, pp. 125 – 131.
- Stephanie, E. (2003). *Slovin Formula Sampling Techniques*, Houghton-Mifflin, New York, USA.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sutraman. (2009). *Pengantar Teknologi Informasi*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.

- Teknomo, K and Hokao, K. (1997). "Parking behavior in central business district a study case of Surabaya Indonesia", *EASTS Journal*, Vol. 2, No. 2, pp. 551 - 570.
- Warpani, P. S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Penerbit ITB, Bandung.
- Wikrama, A. A. J. (2010). "Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Parkir di Pasar Kreneng", *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 4, No. 2.
- Weis, C et.al. (2012). "Influence of parking on location and mode choice, A stated choice survey", *Arbeitsberichte Verkehrs- und Raumplanung*, Vol. 684.

LAMPIRAN A
DESAIN SURVEI PENELITIAN

No	Data	Tahun	Cara Memperoleh Data	Analisis	Output
1	Karakteristik pelaku parkir (<i>on-street parking</i>) dan pergerakannya	Terbaru	Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif	Karakteristik pelaku parkir (<i>on-street parking</i>) Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya dan pergerakannya
2	Karakteristik <i>on-street parking</i> Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya	Terbaru	Data Sekunder dan Kuesioner	Analisis Statistik Deskriptif	Karakteristik fasilitas <i>on-street parking</i> Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya
3	Faktor pemilihan parkir Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya	Terbaru	Kuesioner	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Stated Preference Method</i> - Model Logit Binomial/ Regresi Logistik Biner 	Model faktor yang memengaruhi pemilihan <i>on-street parking</i> di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya

LAMPIRAN B KUESIONER



PEMODELAN FAKTOR – FAKTOR PEMILIHAN *ON-STREET PARKING* DI KAWASAN TUNJUNGAN DAN BLAURAN KOTA SURABAYA

Perkenalkan, nama saya Laura Andretha, saya adalah mahasiswa Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota (NRP 08211440000104), Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Saat ini saya sedang melakukan penelitian untuk Tugas Akhir (Skripsi) dengan judul “Pemodelan Faktor – Faktor Pemilihan *On-Street Parking* di Kawasan Tunjungan dan Blauran Kota Surabaya”. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pelaku parkir dan perjalanannya, mengetahui karakteristik fasilitas *on-street parking* (parkir tepi jalan umum), serta untuk mengetahui faktor – faktor yang memengaruhi pemilihan fasilitas parkir tersebut. Untuk memenuhi kebutuhan data penelitian, saya mohon Bapak/ Ibu/ Saudara/i berkenan menjadi responden dengan mengisi kuesioner berikut. Semua data dan identitas Bapak/ Ibu/ Saudara/i akan dijamin kerahasiaannya. Demikian permohonan ini, atas partisipasinya saya ucapkan terima kasih.

NOTE:

Penelitian ini dilakukan di Kawasan Parkir Zona Tunjungan dan Parkir Zona Blauran, adapun ruas jalan yang termasuk kedalamnya dijabarkan sebagai berikut:

Zona Tunjungan		Zona Blauran	
Jl. Gemblongan	Jl. Embong Trengguli	Jl. Blauran	Jl. Tidar
Jl. Tunjungan	Jl. Embong Wungu	Jl. Kranggan	Jl. Majapahit
Jl. Praban	Jl. Genteng Kali	Jl. Bubutan	Jl. RA Kartini
Jl. Genteng Besar	Jl. Tegal Sari		
Jl. Embong Sawo	Jl. Kombes Pol. M. Duryat		

IDENTITAS RESPONDEN

Nama Responden	
Umur Responden	
Alamat Lengkap	Jalan Kelurahan Kecamatan
No HP/ Telepon	
Pernyataan Responden	
Saya menyatakan bahwa wawancara ini dilaksanakan benar – benar sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan dan telah dilakukan dengan seseorang yang tidak saya kenal sebelumnya.	TTD Responden

IDENTITAS INTERVIEWER

Nama Interviewer	
Waktu Wawancara	
Tgl/Bulan/Tahun	Jam Mulai Jam Selesai

A. Karakteristik Responden

Jenis Kelamin	L / P
Umur Responden	
Pendapatan per bulan	a. \leq Rp 500.000 b. Rp 500.001 – 1.500.000 c. Rp 1.500.001 – Rp 2.500.000 d. Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000 e. \geq 5.000.001
Jenis kendaraan yang digunakan	a. Mobil b. Sepeda Motor c. Lainnya, sebutkan
Jumlah kepemilikan kendaraan	Mobil : Sepeda Motor:

B. Karakteristik Perjalanan

1	Maksud perjalanan	a. Bekerja - Ke kantor - Pemilik toko - Lainnya,.... b. Berbelanja c. Bersekolah d. Lainnya, sebutkan....
2	Lokasi tujuan perjalanan (Nama Jalan/ Gedung/ Toko)	
3	Frekuensi menggunakan parkir di kawasan studi	a. Setiap hari b. 2 – 3 kali seminggu c. Sekali seminggu d. 2 – 3 kali sebulan e. Sekali sebulan f. Lainnya,.....

4	Waktu yang ditempuh dari tempat tinggal ke tempat tujuan (<i>dalam menit</i>)	
5	Waktu yang digunakan untuk mencari/ memperoleh parkir (<i>dalam menit</i>)	
6	Durasi/ lamanya parkir (<i>dalam menit</i>)	
7	Waktu/ lamanya berjalan kaki dari parkir ke tujuan perjalanan (<i>dalam menit</i>)	
8	Jarak berjalan kaki dari lokasi parkir ke tujuan perjalanan (<i>dalam meter</i>)	
9	Biaya yang dikeluarkan untuk tarif parkir (rata – rata perhari)	Rp.....
10	Tujuan perjalanan rutin yang dilakukan sebelum maupun sesudah yang masih dilakukan pada lokasi penelitian (<i>jelaskan jumlah dan maksud perjalanan ex: bersekolah, berkerja, dll</i>)	
11	Tujuan perjalanan rutin yang dilakukan sebelum maupun sesudah yang dilakukan diluar lokasi penelitian (<i>jelaskan jumlah dan</i>	

	<i>maskud perjalanan ex: bersekolah, berkerja,dll)</i>	
--	--	--

C. Preferensi Penggunaan Fasilitas Parkir

1. Ketika melakukan aktivitas di Kawasan Tunjungan dan Blauran apakah Anda pernah menggunakan kendaraan umum (angkot/ lyn/ bis)?
 - a. Ya
 - b. Tidak
2. Apakah Anda puas dengan fasilitas parkir tepi jalan (*on-street parking*) Kawasan Tunjungan dan Blauran
 - a. Ya
 - b. Tidak

3.	Bagaimana kemudahan mendapatkan slot parkir, masuk dan keluar parkir? (<i>dilihat dari ketersediaan informasi jumlah parkir, penandaan/ signage parkir, dan kelancaran sirkulasi parkir</i>)	a. Mudah b. Cukup c. Sulit
4.	Bagaimana tingkat keamanan di fasilitas parkir yang tersedia (<i>dilihat dari ketersediaan CCTV, juru parkir, dan fasilitas penerangan</i>)	a. memadai b. cukup c. tidak memadai
5.	Berapa waktu maksimal Anda harapkan untuk mendapatkan lokasi parkir? menit
6.	Berapa jarak berjalan kaki maksimal dari sarana parkir yang anda harapkan? meter

7.	Berapa tarif maksimal yang bersedia anda bayar untuk menggunakan fasilitas parkir?	Rp.....
8.	Apakah anda bersedia untuk tidak menggunakan fasilitas parkir tepi jalan dalam melakukan pergerakan di sekitar Kawasan Tunjungan dan Blauran?	a. Ya b. Tidak
9.	Alasan menggunakan/ memilih menggunakan fasilitas parkir tepi jalan (<i>pilih dua prioritas</i>)	a. biaya parkir murah b. mudah mendapatkan parkir c. dekat dengan lokasi tujuan perjalanan d. keamanan parkir yang baik e. informasi ketersediaan parkir yang mudah f. lainnya, sebutkan

D. Pemilihan Fasilitas Parkir untuk Kendaraan Roda Dua (Motor)

(hanya diisi jika Anda merupakan pengguna motor/ kendaraan bermotor roda dua)

1. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 2.000 per 1 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
2. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 2.000 per 2 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
3. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 2.000 per 3 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan

4. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 4.000 per 1 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - e. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - f. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - g. Menggunakan moda transportasi publik
 - h. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
5. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 4.000 per 2 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - e. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - f. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - g. Menggunakan moda transportasi publik
 - h. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
6. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 4.000 per 3 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - e. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - f. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - g. Menggunakan moda transportasi publik
 - h. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan

7. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 8.000 per 1 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
8. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 8.000 per 2 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
9. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 8.000 per 3 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan

E. Pemilihan Fasilitas Parkir untuk Kendaraan Roda Empat (Mobil)

(hanya diisi jika Anda merupakan pengguna mobil/ kendaraan bermotor roda empat)

1. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 5.000 per 1 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
2. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 5.000 per 2 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
3. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 5.000 per 3 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan

4. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 8.000 per 1 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
5. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 8.000 per 2 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
6. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 8.000 per 3 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan

7. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 13.000 per 1 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
8. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 13.000 per 2 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan
9. Bila biaya/ tarif parkir menjadi **Rp 13.000 per 3 jam** penggunaan fasilitas parkir, manakah yang menjadi pilihan anda?
 - a. Tetap akan memarkirkan kendaraan di dalam zona parkir
 - b. Akan memarkirkan kendaraan anda di tempat lain selain di dalam zona parkir
 - c. Menggunakan moda transportasi publik
 - d. Tidak akan melakukan perjalanan ke kawasan

LAMPIRAN C HASIL REKAP KUESIONER**Responden Pengguna Kendaraan Bermotor Roda Dua (R2)**

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	0	1	0
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	0	2	0
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	0	3	1
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	2000	1	0
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	2000	2	0
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	2000	3	0
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	6000	1	0
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	6000	2	0
1	1	40	1	1	0	10	1	480	4000	10	0	2	6000	3	0
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	0	1	1
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	0	2	1
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	0	3	1
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	2000	1	1
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	2000	2	1
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	6000	1	0
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	6000	2	0
2	1	50	3	2	1	50	2	60	5000	3	0	2	6000	3	0
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	0	1	1
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	0	2	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	0	3	1
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	2000	1	0
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	2000	2	0
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	2000	3	0
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	6000	1	0
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	6000	2	0
3	0	38	3	2	0	60	2	35	5000	10	1	2	6000	3	0
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	0	1	0
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	0	2	1
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	0	3	1
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	2000	1	0
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	2000	2	1
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	2000	3	1
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	6000	1	0
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	6000	2	0
4	0	42	3	1	3	30	4	30	20000	7	2	2	6000	3	0
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	0	1	1
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	0	2	1
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	0	3	1
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	2000	1	0
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	2000	2	0
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	2000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	6000	1	0
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	6000	2	0
5	0	36	2	1	1	15	2	35	7000	20	2	1	6000	3	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	0	1	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	0	2	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	0	3	1
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	2000	1	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	2000	2	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	2000	3	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	6000	1	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	6000	2	0
6	0	36	2	1	0	15	2	305	5000	50	3	2	6000	3	0
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	0	1	0
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	0	2	1
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	0	3	1
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	2000	1	0
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	2000	2	1
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	2000	3	1
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	6000	1	0
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	6000	2	0
7	0	40	4	2	1	30	2	63	10000	5	1	1	6000	3	1
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	0	1	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	0	2	1
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	0	3	1
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	2000	1	0
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	2000	2	0
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	2000	3	0
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	6000	1	0
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	6000	2	0
8	0	24	1	1	0	10	3	30	6000	30	2	2	6000	3	0
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	0	1	0
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	0	2	0
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	0	3	1
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	2000	1	0
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	2000	2	0
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	2000	3	1
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	6000	1	0
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	6000	2	0
9	0	49	4	1	0	5	7	120	15000	30	2	2	6000	3	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	0	1	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	0	2	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	0	3	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	2000	1	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	2000	2	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	2000	3	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	6000	1	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	6000	2	0
10	0	23	1	2	0	20	1	360	3000	10	0	2	6000	3	0
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	0	1	1
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	0	2	1
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	0	3	1
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	2000	1	1
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	2000	2	1
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	2000	3	1
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	6000	1	0
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	6000	2	0
11	0	38	3	2	0	15	1	422	2000	5	2	2	6000	3	0
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	0	1	0
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	0	2	1
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	0	3	1
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	2000	1	0
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	2000	2	1
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	2000	3	1
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	6000	1	0
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	6000	2	0
12	1	40	4	3	1	30	2	30	3000	4	2	1	6000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	0	1	0
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	0	2	0
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	0	3	1
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	2000	1	0
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	2000	2	0
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	2000	3	1
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	6000	1	0
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	6000	2	0
13	0	45	2	2	0	15	2	480	5000	5	2	2	6000	3	0
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	0	1	0
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	0	2	1
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	0	3	1
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	2000	1	0
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	2000	2	0
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	2000	3	0
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	6000	1	0
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	6000	2	0
14	0	47	3	1	3	60	2	600	6000	25	2	2	6000	3	0
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	0	1	1
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	0	2	1
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	0	3	1
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	2000	1	1

ID	Gender	Usia	Pendapatan	Jlh Kendaraan	Mksd Prjln	Lama Prjln (mnt)	Jlh Tujuan Prjln	Durasi Parkir	Biaya Parkir	Jrk Brjln Kaki (m)	Kemudahan	Keamanan	Perubahan Tarif Parkir	Pembatasan Durasi Parkir	Choice
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	2000	2	1
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	2000	3	1
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	6000	1	0
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	6000	2	0
15	0	63	3	3	1	60	1	60	4000	50	0	0	6000	3	0
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	0	1	0
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	0	2	1
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	0	3	1
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	2000	1	0
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	2000	2	0
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	2000	3	1
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	6000	1	0
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	6000	2	0
16	1	20	1	1	1	20	2	60	10000	50	2	1	6000	3	0
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	0	1	0
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	0	2	0
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	0	3	1
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	2000	1	0
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	2000	2	0
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	2000	3	0
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	6000	1	0
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	6000	2	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
17	1	42	3	2	0	30	1	540	3000	20	2	2	6000	3	0
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	0	1	0
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	0	2	1
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	0	3	1
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	2000	1	0
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	2000	2	0
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	2000	3	0
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	6000	1	0
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	6000	2	0
18	1	21	0	1	1	15	2	30	6000	3	1	1	6000	3	0
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	0	1	1
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	0	2	1
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	0	3	1
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	2000	1	0
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	2000	2	0
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	2000	3	0
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	6000	1	0
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	6000	2	0
19	0	36	3	3	1	30	2	15	6000	5	2	2	6000	3	0
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	0	1	1
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	0	2	1
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	2000	1	0
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	2000	2	0
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	2000	3	0
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	6000	1	0
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	6000	2	0
20	1	25	3	5	1	15	1	90	5000	150	2	2	6000	3	0
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	0	1	1
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	0	2	1
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	0	3	1
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	2000	1	0
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	2000	2	0
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	2000	3	0
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	6000	1	0
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	6000	2	0
21	0	18	0	1	1	10	1	15	3000	5	2	2	6000	3	0
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	0	1	0
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	0	2	1
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	0	3	1
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	2000	1	0
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	2000	2	0
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	2000	3	1
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	6000	1	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	6000	2	0
22	0	56	4	6	1	20	3	63	15000	50	2	1	6000	3	0
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	0	1	1
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	0	2	1
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	0	3	1
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	2000	1	0
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	2000	2	0
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	2000	3	0
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	6000	1	0
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	6000	2	0
23	0	30	1	1	1	5	1	60	2000	50	2	0	6000	3	0
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	0	1	1
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	0	2	1
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	0	3	1
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	2000	1	0
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	2000	2	0
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	2000	3	0
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	6000	1	0
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	6000	2	0
24	1	21	1	2	1	30	2	15	10000	5	2	2	6000	3	0
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	0	1	1
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	0	2	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	0	3	1
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	2000	1	1
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	2000	2	1
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	2000	3	1
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	6000	1	0
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	6000	2	0
25	0	50	3	1	1	5	2	15	5000	50	2	1	6000	3	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	0	1	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	0	2	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	0	3	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	2000	1	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	2000	2	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	2000	3	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	6000	1	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	6000	2	0
26	0	35	3	2	0	30	1	360	3000	5	2	2	6000	3	0
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	0	1	1
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	0	2	1
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	0	3	1
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	2000	1	1
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	2000	2	1
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	2000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	6000	1	0
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	6000	2	0
27	0	20	1	1	1	30	2	15	5000	250	2	1	6000	3	0
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	0	1	1
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	0	2	1
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	0	3	1
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	2000	1	0
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	2000	2	0
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	2000	3	0
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	6000	1	0
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	6000	2	0
28	0	26	1	2	1	20	2	60	4000	100	2	2	6000	3	0
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	0	1	0
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	0	2	1
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	0	3	1
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	2000	1	0
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	2000	2	1
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	2000	3	1
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	6000	1	0
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	6000	2	0
29	0	47	4	2	1	25	2	60	8000	5	1	2	6000	3	0
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	0	1	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	0	2	1
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	0	3	1
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	2000	1	0
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	2000	2	1
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	2000	3	1
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	6000	1	0
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	6000	2	0
30	0	50	4	3	1	5	1	65	3000	25	2	1	6000	3	1
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	0	1	0
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	0	2	0
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	0	3	1
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	2000	1	0
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	2000	2	0
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	2000	3	1
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	6000	1	1
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	6000	2	1
31	1	19	0	1	1	30	2	60	5000	20	2	0	6000	3	1
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	0	1	1
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	0	2	1
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	0	3	1
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	2000	1	0
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	2000	2	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	2000	3	1
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	6000	1	0
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	6000	2	0
32	0	45	3	3	3	10	4	15	6000	5	2	2	6000	3	0
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	0	1	1
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	0	2	1
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	0	3	1
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	2000	1	1
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	2000	2	1
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	2000	3	1
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	6000	1	0
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	6000	2	0
33	0	45	4	5	0	65	4	30	10000	5	2	1	6000	3	1
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	0	1	0
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	0	2	1
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	0	3	1
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	2000	1	0
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	2000	2	1
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	2000	3	1
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	6000	1	0
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	6000	2	0
34	1	28	2	2	1	20	2	120	6000	30	2	1	6000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	0	1	1
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	0	2	1
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	0	3	1
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	2000	1	0
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	2000	2	1
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	2000	3	1
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	6000	1	0
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	6000	2	0
35	1	36	3	3	1	10	1	32	3000	70	2	1	6000	3	1
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	0	1	0
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	0	2	1
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	0	3	1
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	2000	1	0
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	2000	2	1
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	2000	3	1
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	6000	1	0
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	6000	2	0
36	0	50	1	2	1	5	3	15	10000	5	2	1	6000	3	0
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	0	1	0
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	0	2	1
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	0	3	1
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	2000	1	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	2000	2	0
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	2000	3	1
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	6000	1	0
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	6000	2	0
37	0	47	4	3	0	25	3	120	20000	100	2	0	6000	3	0
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	0	1	1
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	0	2	1
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	0	3	1
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	2000	1	0
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	2000	2	0
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	2000	3	0
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	6000	1	0
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	6000	2	0
38	0	30	3	3	1	30	3	60	15000	20	2	1	6000	3	0
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	0	1	1
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	0	2	1
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	0	3	1
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	2000	1	0
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	2000	2	0
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	2000	3	1
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	6000	1	0
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	6000	2	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
39	1	19	1	1	1	5	2	30	5000	20	1	1	6000	3	0
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	0	1	1
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	0	2	1
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	0	3	1
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	2000	1	0
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	2000	2	0
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	2000	3	0
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	6000	1	0
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	6000	2	0
40	1	18	1	2	3	15	1	65	3000	5	1	1	6000	3	0
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	0	1	1
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	0	2	1
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	0	3	1
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	2000	1	0
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	2000	2	0
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	2000	3	1
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	6000	1	0
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	6000	2	0
41	1	18	1	1	1	25	2	245	3000	30	0	1	6000	3	0
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	0	1	1
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	0	2	1
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	0	3	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	2000	1	1
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	2000	2	1
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	2000	3	0
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	6000	1	1
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	6000	2	1
42	1	26	3	2	1	25	2	60	5000	25	2	1	6000	3	0
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	0	1	0
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	0	2	1
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	0	3	1
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	2000	1	0
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	2000	2	0
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	2000	3	1
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	6000	1	0
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	6000	2	0
43	0	21	1	1	1	10	2	30	5000	30	1	1	6000	3	0
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	0	1	1
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	0	2	1
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	0	3	1
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	2000	1	1
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	2000	2	1
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	2000	3	1
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	6000	1	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	6000	2	0
44	0	22	4	2	0	5	2	15	8000	5	2	2	6000	3	0
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	0	1	0
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	0	2	1
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	0	3	1
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	2000	1	0
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	2000	2	1
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	2000	3	1
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	6000	1	0
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	6000	2	0
45	0	26	2	2	1	5	1	15	3000	30	2	1	6000	3	1
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	0	1	0
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	0	2	1
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	0	3	1
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	2000	1	0
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	2000	2	0
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	2000	3	0
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	6000	1	0
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	6000	2	0
46	0	46	3	2	1	5	3	120	7000	10	2	0	6000	3	0
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	0	1	1
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	0	2	1

ID	Gend er	Usi a	Penda patan	Jlh Kendar aan	Mksd Prjln	Lama Prjln (mnt)	Jlh Tujua n Prjln	Duras i Parkir	Biaya Parki r	Jrk Brjln Kaki (m)	Kemu daha n	Keam anan	Perubah an Tarif Parkir	Pembata san Durasi Parkir	Choi ce
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	0	3	1
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	2000	1	0
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	2000	2	0
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	2000	3	1
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	6000	1	0
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	6000	2	0
47	0	50	2	4	1	30	1	120	3000	10	2	1	6000	3	0
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	0	1	0
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	0	2	1
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	0	3	1
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	2000	1	0
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	2000	2	0
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	2000	3	0
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	6000	1	0
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	6000	2	0
48	1	29	2	1	1	30	3	92	7000	7	2	1	6000	3	0
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	0	1	1
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	0	2	1
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	0	3	1
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	2000	1	0
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	2000	2	1
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	2000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	6000	1	0
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	6000	2	0
49	0	55	3	2	1	7	2	15	4000	10	2	2	6000	3	1
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	0	1	0
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	0	2	0
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	0	3	1
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	2000	1	0
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	2000	2	0
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	2000	3	0
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	6000	1	0
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	6000	2	0
50	1	31	1	1	0	30	1	183	3000	5	1	1	6000	3	0
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	0	1	0
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	0	2	1
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	0	3	1
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	2000	1	0
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	2000	2	1
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	2000	3	1
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	6000	1	0
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	6000	2	0
51	0	32	2	2	0	20	3	92	8000	20	2	2	6000	3	1
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	0	1	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	0	2	0
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	0	3	1
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	2000	1	0
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	2000	2	0
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	2000	3	1
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	6000	1	0
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	6000	2	0
52	0	19	1	3	1	15	2	30	4000	150	2	2	6000	3	0
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	0	1	0
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	0	2	1
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	0	3	1
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	2000	1	0
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	2000	2	0
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	2000	3	1
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	6000	1	0
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	6000	2	0
53	0	41	3	1	1	10	2	30	10000	10	2	2	6000	3	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	0	1	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	0	2	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	0	3	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	2000	1	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	2000	2	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	2000	3	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	6000	1	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	6000	2	0
54	1	30	0	1	0	5	1	423	3000	3	1	2	6000	3	0
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	0	1	1
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	0	2	1
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	0	3	1
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	2000	1	0
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	2000	2	1
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	2000	3	1
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	6000	1	0
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	6000	2	1
55	0	20	1	1	1	30	2	62	2000	100	1	2	6000	3	1
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	0	1	0
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	0	2	1
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	0	3	1
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	2000	1	0
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	2000	2	1
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	2000	3	1
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	6000	1	0
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	6000	2	0
56	1	18	1	3	1	15	1	125	3000	2	1	2	6000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	0	1	0
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	0	2	0
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	0	3	1
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	2000	1	0
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	2000	2	0
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	2000	3	1
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	6000	1	0
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	6000	2	0
57	1	24	1	1	1	30	3	180	7000	10	2	1	6000	3	0
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	0	1	0
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	0	2	1
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	0	3	1
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	2000	1	0
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	2000	2	1
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	2000	3	1
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	6000	1	0
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	6000	2	0
58	1	32	3	4	1	10	2	30	6000	50	2	1	6000	3	0
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	0	1	0
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	0	2	0
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	0	3	1
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	2000	1	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	2000	2	0
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	2000	3	0
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	6000	1	0
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	6000	2	0
59	1	18	1	2	0	30	3	190	5000	15	0	2	6000	3	0
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	0	1	1
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	0	2	1
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	0	3	1
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	2000	1	0
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	2000	2	1
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	2000	3	1
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	6000	1	0
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	6000	2	0
60	1	26	2	2	1	15	2	120	5000	50	2	2	6000	3	1
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	0	1	0
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	0	2	0
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	0	3	1
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	2000	1	0
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	2000	2	0
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	2000	3	1
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	6000	1	0
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	6000	2	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
61	1	21	1	3	1	30	1	180	2000	60	2	2	6000	3	1
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	0	1	0
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	0	2	1
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	0	3	1
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	2000	1	0
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	2000	2	1
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	2000	3	1
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	6000	1	0
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	6000	2	0
62	1	17	1	3	3	15	2	182	3000	20	1	0	6000	3	0
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	0	1	1
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	0	2	1
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	0	3	1
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	2000	1	0
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	2000	2	1
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	2000	3	1
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	6000	1	0
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	6000	2	0
63	1	34	2	3	1	5	1	60	3000	10	2	1	6000	3	0
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	0	1	1
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	0	2	1
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	2000	1	0
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	2000	2	1
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	2000	3	1
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	6000	1	0
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	6000	2	1
64	0	47	3	4	1	30	2	120	6000	10	1	1	6000	3	1
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	0	1	0
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	0	2	0
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	0	3	1
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	2000	1	0
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	2000	2	0
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	2000	3	0
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	6000	1	0
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	6000	2	0
65	1	17	0	1	3	25	2	185	3000	25	2	2	6000	3	0
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	0	1	0
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	0	2	0
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	0	3	1
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	2000	1	0
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	2000	2	0
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	2000	3	1
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	6000	1	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	6000	2	0
66	0	56	2	2	1	15	2	120	5000	12	2	1	6000	3	1
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	0	1	0
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	0	2	1
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	0	3	1
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	2000	1	0
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	2000	2	0
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	2000	3	1
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	6000	1	0
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	6000	2	0
67	0	21	3	4	3	30	3	120	20000	15	2	2	6000	3	0
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	0	1	1
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	0	2	1
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	0	3	1
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	2000	1	1
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	2000	2	1
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	2000	3	1
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	6000	1	0
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	6000	2	0
68	0	59	1	1	1	15	2	30	6000	50	2	2	6000	3	0
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	0	1	1
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	0	2	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	0	3	1
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	2000	1	0
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	2000	2	0
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	2000	3	0
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	6000	1	0
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	6000	2	0
69	1	18	1	2	3	30	2	242	3000	50	1	2	6000	3	0
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	0	1	1
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	0	2	1
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	0	3	1
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	2000	1	0
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	2000	2	0
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	2000	3	1
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	6000	1	0
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	6000	2	0
70	0	46	2	2	1	10	1	120	3000	50	2	1	6000	3	1
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	0	1	1
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	0	2	1
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	0	3	1
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	2000	1	0
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	2000	2	0
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	2000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	6000	1	0
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	6000	2	0
71	0	34	2	1	1	5	1	60	3000	15	2	1	6000	3	0
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	0	1	0
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	0	2	0
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	0	3	1
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	2000	1	0
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	2000	2	0
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	2000	3	1
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	6000	1	0
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	6000	2	0
72	1	22	1	1	1	10	1	30	3000	10	1	1	6000	3	0
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	0	1	0
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	0	2	1
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	0	3	1
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	2000	1	0
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	2000	2	0
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	2000	3	0
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	6000	1	0
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	6000	2	0
73	0	55	3	2	0	15	1	300	3000	5	2	2	6000	3	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	0	1	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	0	2	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	0	3	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	2000	1	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	2000	2	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	2000	3	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	6000	1	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	6000	2	0
74	0	28	1	3	1	15	4	240	15000	5	0	1	6000	3	0
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	0	1	1
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	0	2	1
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	0	3	1
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	2000	1	1
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	2000	2	1
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	2000	3	1
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	6000	1	0
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	6000	2	0
75	0	28	4	3	1	15	3	15	10000	5	2	2	6000	3	1
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	0	1	1
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	0	2	1
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	0	3	1
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	2000	1	1
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	2000	2	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	2000	3	1
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	6000	1	0
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	6000	2	0
76	1	22	1	2	1	10	2	60	5000	20	2	1	6000	3	1
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	0	1	0
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	0	2	1
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	0	3	1
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	2000	1	0
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	2000	2	0
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	2000	3	1
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	6000	1	0
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	6000	2	0
77	1	29	3	3	1	30	1	60	3000	15	2	2	6000	3	0
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	0	1	1
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	0	2	1
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	0	3	1
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	2000	1	0
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	2000	2	1
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	2000	3	1
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	6000	1	0
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	6000	2	0
78	0	37	2	2	1	15	2	60	5000	10	2	1	6000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	0	1	1
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	0	2	1
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	0	3	1
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	2000	1	0
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	2000	2	0
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	2000	3	0
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	6000	1	0
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	6000	2	0
79	0	25	1	2	1	30	5	60	10000	5	2	1	6000	3	0
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	0	1	0
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	0	2	1
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	0	3	1
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	2000	1	0
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	2000	2	0
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	2000	3	1
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	6000	1	0
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	6000	2	0
80	1	24	2	2	1	20	2	60	4000	35	1	2	6000	3	0
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	0	1	0
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	0	2	0
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	0	3	1
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	2000	1	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	2000	2	0
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	2000	3	0
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	6000	1	0
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	6000	2	0
81	0	25	1	1	3	10	2	60	6000	5	2	1	6000	3	0
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	0	1	1
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	0	2	1
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	0	3	1
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	2000	1	0
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	2000	2	0
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	2000	3	0
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	6000	1	0
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	6000	2	0
82	1	23	2	1	1	50	2	45	10000	3	0	1	6000	3	0
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	0	1	1
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	0	2	1
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	0	3	1
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	2000	1	0
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	2000	2	1
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	2000	3	1
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	6000	1	0
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	6000	2	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
83	0	22	3	1	1	45	2	30	10000	2	1	1	6000	3	1
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	0	1	0
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	0	2	1
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	0	3	1
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	2000	1	0
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	2000	2	1
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	2000	3	1
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	6000	1	0
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	6000	2	0
84	0	17	3	1	1	40	3	30	12000	3	2	2	6000	3	0
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	0	1	1
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	0	2	1
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	0	3	1
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	2000	1	0
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	2000	2	1
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	2000	3	1
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	6000	1	0
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	6000	2	0
85	1	25	3	1	1	25	3	45	12000	2	2	2	6000	3	0
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	0	1	1
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	0	2	1
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	2000	1	1
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	2000	2	1
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	2000	3	1
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	6000	1	0
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	6000	2	0
86	0	45	3	1	1	10	2	17	5000	5	1	2	6000	3	0
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	0	1	1
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	0	2	1
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	0	3	1
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	2000	1	0
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	2000	2	0
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	2000	3	0
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	6000	1	0
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	6000	2	0
87	0	22	2	1	1	50	3	30	15000	3	2	1	6000	3	0
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	0	1	1
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	0	2	1
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	0	3	0
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	2000	1	1
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	2000	2	1
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	2000	3	1
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	6000	1	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	6000	2	0
88	1	46	2	1	1	10	3	30	8000	7	2	1	6000	3	1
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	0	1	1
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	0	2	1
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	0	3	1
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	2000	1	0
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	2000	2	0
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	2000	3	0
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	6000	1	0
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	6000	2	0
89	1	29	2	1	1	20	2	30	10000	5	0	1	6000	3	0
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	0	1	0
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	0	2	1
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	0	3	1
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	2000	1	0
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	2000	2	1
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	2000	3	1
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	6000	1	0
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	6000	2	0
90	1	22	2	1	1	40	3	60	12000	5	1	1	6000	3	1
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	0	1	1
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	0	2	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	0	3	1
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	2000	1	0
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	2000	2	1
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	2000	3	1
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	6000	1	0
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	6000	2	0
91	0	26	3	2	1	30	2	15	8000	5	1	1	6000	3	0
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	0	1	1
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	0	2	1
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	0	3	1
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	2000	1	0
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	2000	2	1
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	2000	3	1
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	6000	1	0
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	6000	2	0
92	1	40	3	2	1	20	2	60	10000	2	1	0	6000	3	0
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	0	1	0
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	0	2	1
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	0	3	1
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	2000	1	0
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	2000	2	1
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	2000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemudahan</i>	<i>Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	6000	1	0
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	6000	2	0
93	1	24	2	1	1	20	2	62	10000	7	1	1	6000	3	0
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	0	1	1
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	0	2	1
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	0	3	1
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	2000	1	0
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	2000	2	0
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	2000	3	0
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	6000	1	0
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	6000	2	0
94	1	22	2	1	1	40	3	60	10000	2	2	0	6000	3	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	0	1	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	0	2	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	0	3	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	2000	1	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	2000	2	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	2000	3	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	6000	1	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	6000	2	0
95	1	21	1	2	1	15	3	300	5000	10	1	1	6000	3	0
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	0	1	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Usi a</i>	<i>Penda patan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln (mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Duras i Parkir</i>	<i>Biaya Parki r</i>	<i>Jrk Brjln Kaki (m)</i>	<i>Kemu daha n</i>	<i>Keam anan</i>	<i>Perubah an Tarif Parkir</i>	<i>Pembata san Durasi Parkir</i>	<i>Choi ce</i>
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	0	2	1
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	0	3	1
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	2000	1	0
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	2000	2	1
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	2000	3	1
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	6000	1	0
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	6000	2	0
96	0	46	3	2	3	15	3	15	12000	250	1	1	6000	3	0
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	0	1	0
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	0	2	1
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	0	3	1
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	2000	1	0
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	2000	2	0
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	2000	3	1
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	6000	1	0
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	6000	2	0
97	0	47	2	2	0	15	4	30	15000	15	2	2	6000	3	0

Responden Pengguna Kendaraan Bermotor Roda Empat (R4)

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaran</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	0	1	1
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	0	2	1
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	0	3	1
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	3000	1	0
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	3000	2	0
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	3000	3	0
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	8000	1	0
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	8000	2	0
1	0	50	3	2	1	30	5	30	50000	12	2	2	8000	3	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	0	1	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	0	2	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	0	3	1
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	3000	1	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	3000	2	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	3000	3	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	8000	1	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	8000	2	0
2	0	25	4	2	3	60	2	480	10000	5	0	0	8000	3	0
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	0	1	1
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	0	2	1
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	3000	1	0
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	3000	2	0
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	3000	3	0
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	8000	1	0
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	8000	2	0
3	0	40	4	3	1	15	2	63	10000	70	2	2	8000	3	0
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	0	1	1
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	0	2	1
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	0	3	1
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	3000	1	0
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	3000	2	0
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	3000	3	1
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	8000	1	0
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	8000	2	0
4	0	25	4	4	1	15	2	300	10000	10	2	1	8000	3	0
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	0	1	1
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	0	2	1
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	0	3	1
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	3000	1	0
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	3000	2	0
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	3000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	8000	1	0
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	8000	2	0
5	0	32	3	1	1	30	2	30	20000	7	0	0	8000	3	0
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	0	1	1
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	0	2	1
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	0	3	1
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	3000	1	0
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	3000	2	1
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	3000	3	1
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	8000	1	0
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	8000	2	0
6	1	48	3	3	1	35	2	47	15000	25	2	1	8000	3	0
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	0	1	1
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	0	2	1
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	0	3	1
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	3000	1	1
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	3000	2	1
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	3000	3	1
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	8000	1	0
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	8000	2	0
7	0	28	4	2	1	60	3	30	20000	100	2	2	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaran</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	0	1	0
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	0	2	1
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	0	3	1
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	3000	1	0
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	3000	2	0
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	3000	3	1
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	8000	1	0
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	8000	2	0
8	0	40	4	2	1	30	2	30	10000	10	1	2	8000	3	0
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	0	1	1
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	0	2	1
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	0	3	1
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	3000	1	0
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	3000	2	0
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	3000	3	1
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	8000	1	0
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	8000	2	0
9	0	44	3	1	0	60	1	60	5000	15	0	0	8000	3	0
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	0	1	1
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	0	2	1
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaran</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	3000	1	0
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	3000	2	1
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	3000	3	1
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	8000	1	0
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	8000	2	0
10	0	57	4	2	3	60	2	190	10000	300	1	0	8000	3	1
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	0	1	1
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	0	2	1
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	0	3	1
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	3000	1	0
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	3000	2	0
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	3000	3	1
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	8000	1	0
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	8000	2	0
11	0	21	2	2	3	25	4	40	15000	10	1	1	8000	3	1
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	0	1	1
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	0	2	1
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	0	3	1
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	3000	1	0
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	3000	2	0
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	3000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	8000	1	0
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	8000	2	0
12	1	57	3	3	3	15	1	60	5000	6	2	2	8000	3	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	0	1	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	0	2	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	0	3	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	3000	1	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	3000	2	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	3000	3	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	8000	1	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	8000	2	0
13	0	60	4	2	0	60	2	270	5000	20	0	1	8000	3	0
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	0	1	1
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	0	2	1
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	0	3	1
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	3000	1	0
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	3000	2	0
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	3000	3	0
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	8000	1	0
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	8000	2	0
14	0	74	3	1	0	15	3	120	15000	25	2	1	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	0	1	1
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	0	2	1
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	0	3	1
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	3000	1	1
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	3000	2	1
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	3000	3	1
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	8000	1	0
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	8000	2	0
15	0	34	3	3	1	25	2	30	20000	5	2	2	8000	3	0
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	0	1	0
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	0	2	1
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	0	3	1
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	3000	1	0
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	3000	2	0
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	3000	3	0
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	8000	1	0
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	8000	2	0
16	0	40	4	2	1	30	1	70	5000	5	2	2	8000	3	0
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	0	1	1
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	0	2	1
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	3000	1	1
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	3000	2	1
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	3000	3	1
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	8000	1	0
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	8000	2	0
17	0	52	3	2	0	40	2	90	25000	7.5	2	1	8000	3	0
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	0	1	1
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	0	2	1
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	0	3	1
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	3000	1	0
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	3000	2	0
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	3000	3	1
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	8000	1	0
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	8000	2	0
18	0	49	4	1	3	60	1	40	5000	50	1	2	8000	3	1
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	0	1	1
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	0	2	1
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	0	3	1
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	3000	1	0
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	3000	2	1
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	3000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	8000	1	0
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	8000	2	0
19	0	55	4	5	1	30	3	60	10000	10	2	2	8000	3	0
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	0	1	1
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	0	2	1
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	0	3	1
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	3000	1	1
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	3000	2	1
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	3000	3	1
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	8000	1	0
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	8000	2	0
20	0	47	4	3	3	30	3	15	20000	50	2	1	8000	3	0
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	0	1	1
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	0	2	1
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	0	3	1
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	3000	1	1
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	3000	2	1
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	3000	3	1
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	8000	1	0
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	8000	2	0
21	0	39	3	2	3	15	2	60	10000	20	2	2	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaran</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	0	1	1
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	0	2	1
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	0	3	1
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	3000	1	0
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	3000	2	1
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	3000	3	1
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	8000	1	0
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	8000	2	0
22	0	42	3	3	1	45	3	50	15000	25	1	2	8000	3	0
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	0	1	1
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	0	2	1
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	0	3	1
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	3000	1	1
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	3000	2	1
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	3000	3	1
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	8000	1	0
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	8000	2	0
23	0	48	3	4	0	30	4	40	20000	10	1	2	8000	3	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	0	1	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	0	2	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	0	3	0

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaran</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	3000	1	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	3000	2	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	3000	3	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	8000	1	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	8000	2	0
24	0	50	3	3	1	20	2	60	25000	50	1	2	8000	3	0
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	0	1	1
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	0	2	1
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	0	3	1
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	3000	1	0
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	3000	2	0
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	3000	3	0
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	8000	1	0
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	8000	2	0
25	0	48	4	3	1	15	1	30	5000	35	2	1	8000	3	0
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	0	1	1
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	0	2	1
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	0	3	1
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	3000	1	1
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	3000	2	1
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	3000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaran</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	8000	1	0
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	8000	2	0
26	0	43	4	1	0	30	2	90	20000	50	1	1	8000	3	0
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	0	1	1
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	0	2	1
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	0	3	1
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	3000	1	0
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	3000	2	0
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	3000	3	1
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	8000	1	0
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	8000	2	0
27	1	53	3	2	1	15	1	32	10000	30	1	1	8000	3	0
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	0	1	1
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	0	2	1
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	0	3	1
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	3000	1	0
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	3000	2	0
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	3000	3	1
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	8000	1	0
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	8000	2	0
28	0	46	3	2	1	10	2	48	10000	10	2	2	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	0	1	1
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	0	2	1
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	0	3	1
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	3000	1	1
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	3000	2	1
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	3000	3	1
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	8000	1	0
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	8000	2	0
29	0	28	3	3	1	60	2	60	20000	100	2	2	8000	3	1
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	0	1	1
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	0	2	1
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	0	3	1
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	3000	1	1
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	3000	2	1
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	3000	3	1
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	8000	1	0
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	8000	2	0
30	1	47	4	2	1	15	2	62	10000	45	2	2	8000	3	0
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	0	1	1
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	0	2	1
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	3000	1	0
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	3000	2	0
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	3000	3	1
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	8000	1	1
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	8000	2	0
31	0	23	4	4	1	10	2	65	10000	15	2	2	8000	3	0
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	0	1	1
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	0	2	1
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	0	3	1
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	3000	1	0
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	3000	2	0
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	3000	3	0
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	8000	1	0
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	8000	2	0
32	0	55	4	2	1	45	2	60	15000	7	0	2	8000	3	0
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	0	1	1
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	0	2	1
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	0	3	1
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	3000	1	1
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	3000	2	1
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	3000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaran</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	8000	1	0
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	8000	2	0
33	1	45	4	3	1	20	3	30	30000	50	2	2	8000	3	0
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	0	1	1
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	0	2	1
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	0	3	1
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	3000	1	0
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	3000	2	0
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	3000	3	0
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	8000	1	0
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	8000	2	0
34	0	38	3	3	1	45	1	90	10000	50	0	2	8000	3	0
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	0	1	1
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	0	2	1
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	0	3	1
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	3000	1	0
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	3000	2	0
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	3000	3	1
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	8000	1	0
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	8000	2	0
35	1	42	4	3	0	30	1	180	5000	20	2	1	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	0	1	1
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	0	2	1
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	0	3	1
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	3000	1	1
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	3000	2	1
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	3000	3	1
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	8000	1	0
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	8000	2	0
36	0	57	2	1	0	30	1	130	5000	200	1	1	8000	3	1
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	0	1	1
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	0	2	1
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	0	3	1
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	3000	1	0
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	3000	2	0
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	3000	3	0
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	8000	1	0
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	8000	2	0
37	0	25	3	2	1	15	2	30	20000	20	1	2	8000	3	0
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	0	1	1
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	0	2	1
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	3000	1	1
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	3000	2	1
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	3000	3	1
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	8000	1	0
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	8000	2	0
38	0	52	4	5	1	15	3	48	15000	35	2	1	8000	3	0
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	0	1	1
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	0	2	1
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	0	3	1
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	3000	1	1
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	3000	2	1
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	3000	3	1
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	8000	1	0
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	8000	2	0
39	0	33	3	2	1	30	2	35	10000	5	2	2	8000	3	1
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	0	1	1
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	0	2	1
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	0	3	1
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	3000	1	1
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	3000	2	1
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	3000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	8000	1	0
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	8000	2	0
40	0	37	3	2	1	15	2	75	7000	20	0	0	8000	3	0
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	0	1	1
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	0	2	1
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	0	3	1
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	3000	1	0
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	3000	2	1
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	3000	3	1
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	8000	1	0
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	8000	2	0
41	0	31	4	2	3	30	5	40	50000	10	0	2	8000	3	0
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	0	1	1
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	0	2	1
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	0	3	1
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	3000	1	1
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	3000	2	1
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	3000	3	1
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	8000	1	0
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	8000	2	0
42	0	38	3	2	0	10	1	20	5000	5	0	1	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	0	1	1
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	0	2	1
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	0	3	1
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	3000	1	1
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	3000	2	1
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	3000	3	1
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	8000	1	0
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	8000	2	0
43	0	35	1	2	1	30	2	65	15000	50	1	2	8000	3	0
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	0	1	1
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	0	2	1
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	0	3	1
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	3000	1	0
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	3000	2	1
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	3000	3	1
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	8000	1	0
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	8000	2	0
44	0	57	4	2	1	45	3	17	25000	15	1	2	8000	3	0
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	0	1	1
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	0	2	1
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	3000	1	0
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	3000	2	0
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	3000	3	1
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	8000	1	0
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	8000	2	0
45	1	52	4	4	1	25	2	62	10000	30	2	1	8000	3	0
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	0	1	0
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	0	2	1
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	0	3	1
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	3000	1	0
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	3000	2	0
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	3000	3	0
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	8000	1	0
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	8000	2	0
46	0	55	4	2	1	15	2	65	10000	20	2	1	8000	3	0
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	0	1	0
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	0	2	1
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	0	3	1
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	3000	1	0
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	3000	2	1
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	3000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	8000	1	0
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	8000	2	0
47	0	40	4	2	0	45	3	180	25000	50	2	1	8000	3	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	0	1	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	0	2	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	0	3	1
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	3000	1	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	3000	2	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	3000	3	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	8000	1	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	8000	2	0
48	0	60	4	5	3	30	5	30	25000	50	2	2	8000	3	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	0	1	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	0	2	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	0	3	1
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	3000	1	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	3000	2	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	3000	3	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	8000	1	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	8000	2	0
49	0	42	4	3	0	45	1	480	10000	100	2	1	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	0	1	1
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	0	2	1
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	0	3	1
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	3000	1	0
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	3000	2	1
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	3000	3	1
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	8000	1	0
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	8000	2	0
50	0	35	4	1	1	40	3	40	20000	200	1	2	8000	3	0
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	0	1	1
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	0	2	1
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	0	3	1
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	3000	1	0
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	3000	2	1
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	3000	3	1
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	8000	1	0
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	8000	2	0
51	0	62	4	4	1	45	3	75	25000	200	0	1	8000	3	0
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	0	1	1
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	0	2	1
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	3000	1	1
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	3000	2	1
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	3000	3	1
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	8000	1	0
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	8000	2	0
52	1	50	4	2	1	30	1	190	10000	300	0	2	8000	3	1
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	0	1	1
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	0	2	1
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	0	3	1
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	3000	1	1
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	3000	2	1
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	3000	3	1
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	8000	1	0
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	8000	2	0
53	1	33	3	1	1	30	2	30	8000	100	2	0	8000	3	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	0	1	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	0	2	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	0	3	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	3000	1	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	3000	2	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	3000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	8000	1	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	8000	2	0
54	0	62	4	2	3	15	5	30	50000	100	2	2	8000	3	0
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	0	1	1
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	0	2	1
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	0	3	1
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	3000	1	0
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	3000	2	1
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	3000	3	1
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	8000	1	0
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	8000	2	0
55	0	62	4	4	1	45	2	65	20000	150	2	2	8000	3	0
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	0	1	1
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	0	2	1
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	0	3	1
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	3000	1	1
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	3000	2	1
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	3000	3	1
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	8000	1	0
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	8000	2	0
56	0	48	3	3	1	20	2	120	15000	100	2	1	8000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gender</i>	<i>Usia</i>	<i>Pendapatan</i>	<i>Jlh Kendaraan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujuan Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemudahan</i>	<i>T. Keamanan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembatasan Durasi Parkir</i>	<i>Choice</i>
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	0	1	0
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	0	2	1
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	0	3	1
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	3000	1	0
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	3000	2	0
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	3000	3	1
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	8000	1	0
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	8000	2	0
57	0	43	3	3	1	15	2	120	20000	200	1	1	8000	3	0
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	0	1	1
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	0	2	1
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	0	3	1
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	3000	1	0
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	3000	2	1
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	3000	3	1
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	8000	1	0
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	8000	2	0
58	0	70	3	3	1	45	1	30	10000	30	0	0	8000	3	1
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	0	1	1
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	0	2	1
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	3000	1	0
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	3000	2	1
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	3000	3	1
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	8000	1	0
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	8000	2	0
59	0	41	4	5	1	20	2	95	13000	10	2	1	8000	3	1
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	0	1	0
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	0	2	1
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	0	3	1
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	3000	1	0
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	3000	2	1
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	3000	3	1
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	8000	1	0
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	8000	2	0
60	0	31	4	3	1	10	2	60	10000	5	2	2	8000	3	0
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	0	1	0
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	0	2	0
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	0	3	1
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	3000	1	0
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	3000	2	0
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	3000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	8000	1	0
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	8000	2	0
61	0	51	3	4	1	30	3	100	8000	50	1	1	8000	3	1
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	0	1	1
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	0	2	1
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	0	3	1
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	3000	1	0
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	3000	2	1
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	3000	3	1
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	8000	1	0
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	8000	2	0
62	0	43	4	5	1	20	2	42	20000	20	1	1	8000	3	1
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	0	1	1
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	0	2	1
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	0	3	1
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	3000	1	0
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	3000	2	1
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	3000	3	1
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	8000	1	0
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	8000	2	0
63	0	46	3	3	1	15	2	62	8000	10	2	1	8000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	0	1	0
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	0	2	0
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	0	3	1
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	3000	1	0
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	3000	2	0
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	3000	3	1
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	8000	1	0
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	8000	2	0
64	0	37	4	3	1	20	1	95	5000	15	2	1	8000	3	1
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	0	1	0
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	0	2	1
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	0	3	1
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	3000	1	0
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	3000	2	0
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	3000	3	1
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	8000	1	0
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	8000	2	0
65	1	33	3	3	1	15	1	65	5000	10	2	1	8000	3	1
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	0	1	1
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	0	2	1
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	3000	1	0
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	3000	2	1
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	3000	3	1
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	8000	1	0
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	8000	2	1
66	0	40	3	3	1	10	3	35	15000	12	2	1	8000	3	1
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	0	1	1
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	0	2	1
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	0	3	1
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	3000	1	0
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	3000	2	1
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	3000	3	1
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	8000	1	0
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	8000	2	1
67	0	50	4	1	1	60	2	38	15000	20	2	1	8000	3	1
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	0	1	1
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	0	2	1
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	0	3	1
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	3000	1	0
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	3000	2	0
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	3000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	8000	1	0
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	8000	2	0
68	0	39	3	3	1	45	1	33	10000	15	1	2	8000	3	0
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	0	1	1
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	0	2	1
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	0	3	1
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	3000	1	1
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	3000	2	1
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	3000	3	1
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	8000	1	0
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	8000	2	0
69	1	45	4	2	1	60	2	35	15000	10	1	2	8000	3	0
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	0	1	1
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	0	2	1
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	0	3	1
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	3000	1	0
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	3000	2	0
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	3000	3	0
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	8000	1	0
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	8000	2	0
70	0	65	4	1	1	45	4	45	20000	10	1	1	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	0	1	1
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	0	2	1
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	0	3	1
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	3000	1	1
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	3000	2	1
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	3000	3	1
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	8000	1	0
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	8000	2	1
71	1	40	4	1	1	45	3	17	20000	8	0	1	8000	3	1
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	0	1	1
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	0	2	1
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	0	3	1
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	3000	1	0
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	3000	2	0
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	3000	3	0
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	8000	1	0
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	8000	2	0
72	1	40	3	2	1	60	2	29	13000	5	2	2	8000	3	0
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	0	1	1
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	0	2	1
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	3000	1	0
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	3000	2	0
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	3000	3	0
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	8000	1	0
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	8000	2	0
73	0	43	3	2	1	30	3	52	15000	15	2	2	8000	3	0
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	0	1	0
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	0	2	0
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	0	3	1
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	3000	1	0
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	3000	2	0
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	3000	3	1
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	8000	1	0
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	8000	2	0
74	0	50	3	3	1	40	2	33	10000	10	1	1	8000	3	0
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	0	1	1
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	0	2	1
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	0	3	1
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	3000	1	0
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	3000	2	0
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	3000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	8000	1	0
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	8000	2	0
75	0	35	4	2	1	40	3	19	15000	10	2	2	8000	3	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	0	1	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	0	2	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	0	3	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	3000	1	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	3000	2	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	3000	3	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	8000	1	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	8000	2	0
76	0	50	4	4	1	40	2	60	10000	5	2	2	8000	3	0
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	0	1	1
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	0	2	1
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	0	3	1
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	3000	1	1
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	3000	2	1
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	3000	3	1
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	8000	1	0
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	8000	2	1
77	0	29	4	2	1	60	2	65	20000	15	1	1	8000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	0	1	0
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	0	2	0
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	0	3	1
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	3000	1	0
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	3000	2	0
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	3000	3	1
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	8000	1	0
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	8000	2	0
78	0	35	4	6	0	90	3	480	20000	10	2	2	8000	3	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	0	1	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	0	2	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	0	3	1
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	3000	1	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	3000	2	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	3000	3	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	8000	1	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	8000	2	0
79	0	22	2	1	1	60	2	32	10000	8	1	2	8000	3	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	0	1	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	0	2	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	3000	1	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	3000	2	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	3000	3	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	8000	1	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	8000	2	0
80	1	22	1	1	1	30	1	35	10000	10	1	1	8000	3	0
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	0	1	0
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	0	2	1
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	0	3	1
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	3000	1	0
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	3000	2	0
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	3000	3	0
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	8000	1	0
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	8000	2	0
81	0	50	4	2	0	15	6	90	30000	15	0	1	8000	3	0
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	0	1	1
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	0	2	1
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	0	3	1
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	3000	1	1
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	3000	2	1
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	3000	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	8000	1	0
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	8000	2	0
82	1	45	4	3	0	35	2	60	30000	10	2	1	8000	3	1
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	0	1	1
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	0	2	1
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	0	3	1
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	3000	1	0
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	3000	2	1
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	3000	3	1
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	8000	1	0
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	8000	2	0
83	0	48	3	3	3	45	2	123	15000	10	1	1	8000	3	0
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	0	1	1
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	0	2	1
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	0	3	1
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	3000	1	0
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	3000	2	0
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	3000	3	0
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	8000	1	0
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	8000	2	0
84	1	21	2	1	1	20	2	15	13000	5	1	1	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	0	1	1
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	0	2	1
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	0	3	1
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	3000	1	1
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	3000	2	1
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	3000	3	1
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	8000	1	0
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	8000	2	0
85	0	30	4	1	1	60	5	60	25000	30	1	1	8000	3	0
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	0	1	1
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	0	2	1
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	0	3	1
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	3000	1	1
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	3000	2	1
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	3000	3	1
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	8000	1	0
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	8000	2	0
86	0	38	4	7	1	45	4	95	20000	15	2	1	8000	3	0
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	0	1	0
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	0	2	1
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	0	3	1

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	3000	1	0
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	3000	2	1
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	3000	3	1
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	8000	1	0
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	8000	2	0
87	0	23	3	1	1	40	2	60	15000	30	0	1	8000	3	1
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	0	1	0
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	0	2	1
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	0	3	1
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	3000	1	0
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	3000	2	1
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	3000	3	1
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	8000	1	0
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	8000	2	0
88	0	35	4	7	1	20	4	15	25000	8	0	2	8000	3	0
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	0	1	1
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	0	2	1
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	0	3	1
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	3000	1	0
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	3000	2	0
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	3000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	8000	1	0
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	8000	2	0
89	0	40	4	14	1	90	1	15	5000	50	2	1	8000	3	0
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	0	1	1
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	0	2	1
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	0	3	1
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	3000	1	0
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	3000	2	0
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	3000	3	1
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	8000	1	0
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	8000	2	0
90	0	68	4	3	1	60	3	30	15000	15	2	2	8000	3	0
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	0	1	0
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	0	2	1
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	0	3	1
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	3000	1	0
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	3000	2	1
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	3000	3	1
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	8000	1	0
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	8000	2	0
91	0	59	4	3	1	60	5	15	30000	6	1	2	8000	3	0

<i>ID</i>	<i>Gend er</i>	<i>Us ia</i>	<i>Pendap atan</i>	<i>Jlh Kendar aan</i>	<i>Mksd Prjln</i>	<i>Lama Prjln(mnt)</i>	<i>Jlh Tujua n Prjln</i>	<i>Durasi Parkir (menit)</i>	<i>Biaya Parkir</i>	<i>Jarak Brjln Kaki (m)</i>	<i>T. Kemud ahan</i>	<i>T. Keama nan</i>	<i>Perubahan Tarif Parkir</i>	<i>Pembat asan Durasi Parkir</i>	<i>Cho ice</i>
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	0	1	1
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	0	2	1
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	0	3	1
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	3000	1	0
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	3000	2	1
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	3000	3	1
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	8000	1	0
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	8000	2	0
92	0	48	4	3	0	60	8	30	40000	8	0	0	8000	3	0
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	0	1	1
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	0	2	1
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	0	3	1
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	3000	1	0
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	3000	2	1
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	3000	3	1
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	8000	1	0
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	8000	2	0
93	0	29	4	4	1	80	2	15	6000	10	1	1	8000	3	0
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	0	1	0
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	0	2	0
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	0	3	1

ID	Gender	Usia	Pendapatan	Jlh Kendaraan	Mksd Prjln	Lama Prjln(mnt)	Jlh Tujuan Prjln	Durasi Parkir (menit)	Biaya Parkir	Jarak Brjln Kaki (m)	T. Kemudahan	T. Keamanan	Perubahan Tarif Parkir	Pembatasan Durasi Parkir	Choice
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	3000	1	0
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	3000	2	0
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	3000	3	1
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	8000	1	0
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	8000	2	0
94	0	32	4	2	0	20	3	600	15000	5	1	2	8000	3	0
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	0	1	1
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	0	2	1
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	0	3	1
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	3000	1	0
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	3000	2	0
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	3000	3	1
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	8000	1	0
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	8000	2	0
95	0	45	4	5	1	120	5	15	50000	25	2	1	8000	3	0

Keterangan:

Gender	Pendapatan	Maksud Perjalanan	Tingkat Kemudahan	Tingkat Keamanan	Choice
1 = Perempuan 0 = Laki – Laki	0 = < Rp 500.000 1 = Rp 500.001 – Rp 1.500.000 2 = Rp 1.500.001 – Rp 2.500.000 3 = Rp 2.500.001 – Rp 5.000.000	0 = Bekerja 1 = Berelanja 2 = Bersekolah 3 = Lainnya	0= Sulit 1 = Cukup 2 = Mudah	0 = Tidak Memadai 1 = Cukup 2 = Memadai	1 = Tetap Parkir 0 = Tidak Parkir

Gender	Pendapatan	Maksud Perjalanan	Tingkat Kemudahan	Tingkat Keamanan	Choice
	4 = > Rp 5.000.000				

LAMPIRAN D HASIL OUTPUT SPSS

Output Regresi Logistik Biner Kendaraan Bermotor Roda Dua (R2)**FAKTOR – FAKTOR PEMILIHAN R2****Logistic Regression****Dependent Variable Encoding**

Original Value	Internal Value
Tidak Parkir	0
Tetap Parkir	1

Categorical Variables Codings

		Frequency	Parameter coding	
			(1)	(2)
T. Keamanan	tidak memadai	9	1.000	.000
	cukup	45	.000	1.000
	memadai	43	.000	.000
T. Kemudahan	sulit	9	1.000	.000
	cukup	24	.000	1.000
	mudah	64	.000	.000
Maksud Perjalanan	Bekerja	19	1.000	.000
	Berbelanja	68	.000	1.000
	Lainnya	10	.000	.000

Block 0: Beginning Block**Iteration History^{a,b,c}**

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	132.142	-.309
	2	132.142	-.312
	3	132.142	-.312

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 132.142

c. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than .001.

Classification Table^{a,b}

	Predicted				
	Choice				
	Observed	Tidak Parkir	Tetap Parkir	Percentage Correct	
Step 0	Choice	Tidak Parkir	56	0	100.0
		Tetap Parkir	41	0	.0
	Overall Percentage				57.7

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is .500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-.312	.206	2.301	1	.129	.732

Variables not in the Equation^a

		Score	df	Sig.	
Step 0	Variables	Gender	.306	1	.580
		Usia	4.008	1	.045
		Pendapatan	14.413	1	.000
		Jlh Kepemilikan Kendaraan	1.462	1	.227
		Maksud Perjalanan	4.618	2	.099
		Maksud Perjalanan(1)	4.358	1	.037
		Maksud Perjalanan(2)	3.654	1	.056
		Lama Prjln (mnt)	.017	1	.898
		Jlh Tujuan Perjalanan	.050	1	.823
		Durasi Parkir	10.491	1	.001
		Biaya Parkir	.026	1	.872
		Jarak Brjln Kaki (m)	.252	1	.615
		T. Kemudahan	2.945	2	.229
		T. Kemudahan(1)	1.634	1	.201
		T. Kemudahan(2)	1.850	1	.174

	T. Keamanan	1.554	2	.460
	T. Keamanan(1)	.325	1	.569
	T. Keamanan(2)	1.508	1	.219

a. Residual Chi-Squares are not computed because of redundancies.

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

Coefficients

Iteration	-2 Log likelihood	Constant	Gender	Usia	Pendapatan	Jlh Kepemilikan Kendaraan	Maksud Perjalan(1)	Maksud Perjalan(2)	La ma Prjl n (mnt)	Jlh Tujan Perjalan	Duras i Parkir	Biaya Parkir	Jarak Brjln Kaki (m)	T. Kemudahan(1)	T. Kemudahan(2)	T. Keamanan(1)	T. Keamanan(2)
Step 1	97.946	-1.295	.316	.015	.847	-.136	-.796	-.277	-.007	.145	-.004	.000	.002	.221	.694	-.477	.045

2	94.3 35	- 1.57 9	.47 1	.0 2 1	1.137	-.231	-1.273	-.539	- .00 3	.193	- .00 7	.00 0	.004	-.252	.788	-.523	.150
3	93.9 48	- 1.63 3	.55 4	.0 2 5	1.225	-.272	-1.512	-.682	.00 1	.199	- .00 8	.00 0	.004	-.604	.787	-.486	.198
4	93.9 41	- 1.63 9	.56 6	.0 2 5	1.234	-.277	-1.548	-.704	.00 1	.200	- .00 8	.00 0	.005	-.658	.788	-.480	.203
5	93.9 41	- 1.63 9	.56 6	.0 2 5	1.234	-.277	-1.549	-.704	.00 1	.200	- .00 8	.00 0	.005	-.659	.788	-.479	.203

a. Method: Enter

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 132.142

d. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	38.201	15	.001
	Block	38.201	15	.001
	Model	38.201	15	.001

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	93.941 ^a	.326	.438

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	3.853	8	.870

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Choice = Tidak Parkir		Choice = Tetap Parkir		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	10	9.711	0	.289	10
	2	9	9.027	1	.973	10
	3	8	8.432	2	1.568	10
	4	7	7.697	3	2.303	10
	5	6	6.372	4	3.628	10
	6	5	5.029	5	4.971	10
	7	5	4.259	5	5.741	10
	8	5	3.058	5	6.942	10

9	1	1.930	9	8.070	10
10	0	.486	7	6.514	7

Classification Table^a

		Predicted Choice		Percentage Correct
Observed		Tidak Parkir	Tetap Parkir	
Step 1	Choice	Tidak Parkir	43	76.8
		Tetap Parkir	13	68.3
	Overall Percentage			73.2

a. The cut value is .500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	90% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Gender	.566	.651	.757	1	.384	1.762	.604	5.142
	Usia	.025	.028	.787	1	.375	1.026	.979	1.075
	Pendapatan	1.234	.383	10.394	1	.001	3.435	1.830	6.448
	Jlh Kepemilikan Kendaraan	-.277	.278	.993	1	.319	.758	.480	1.197
	Maksud Perjalanan			1.740	2	.419			
	Maksud Perjalanan(1)	-1.549	1.183	1.714	1	.190	.212	.030	1.487

Maksud Perjalanan(2)	-.704	.980	.516	1	.472	.495	.099	2.479
Lama Prjln (mnt)	.001	.021	.003	1	.956	1.001	.967	1.036
Jlh Tujuan Perjalanan	.200	.384	.270	1	.603	1.221	.649	2.295
Durasi Parkir	-.008	.004	4.610	1	.032	.992	.986	.998
Biaya Parkir	.000	.000	2.886	1	.089	1.000	1.000	1.000
Jarak Brjln Kaki (m)	.005	.007	.487	1	.485	1.005	.994	1.015
T. Kemudahan			2.054	2	.358			
T. Kemudahan(1)	-.659	1.301	.256	1	.613	.518	.061	4.399
T. Kemudahan(2)	.788	.665	1.402	1	.236	2.198	.736	6.563
T. Keamanan			.609	2	.737			
T. Keamanan(1)	-.479	.927	.267	1	.605	.619	.135	2.846
T. Keamanan(2)	.203	.602	.113	1	.736	1.225	.455	3.298
Constant	-1.639	1.616	1.029	1	.310	.194		

a. Variable(s) entered on step 1: Gender, Usia, Pendapatan, Jlh Kepemilikan Kendaraan, Maksud Perjalanan, Lama Prjln (mnt), Jlh Tujuan Perjalanan, Durasi Parkir, Biaya Parkir, Jarak Brjln Kaki (m), T. Kemudahan, T. Keamanan.

Correlation Matrix

S te p 1		Con stant	Ge nde r	U si a	Penda patan	Jlh Kepe milika n Kenda raan	Maksu d Perjala nan(1)	Maksu d Perjala nan(2)	La m a Pr jln (m nt)	Jlh Tuju an Perja lanan	Du ras i Par kir	Bi ay a Pa rki r	Ja ra k Br jln K ak i (m)	T. Kemud ahan(1)	T. Kemud ahan(2)	T. Keama nan(1)	T. Keama nan(2)
S te p 1	Constan	1.00 0	- .30 6	- .3 84	-.042	-.112	-.290	-.523	- .1 26	-.305	- .29 8	- .0 84	- .2 70	.075	-.309	-.034	-.132
	Gender	- .306	1.0 00	.4 26	.077	-.168	.043	-.123	.1 22	-.036	- .23 4	.0 07	.2 11	-.285	-.144	-.031	-.048
	Usia	- .384	.42 6	1. 00 0	-.287	-.177	-.045	-.092	.1 59	-.113	- .19 8	.1 19	.1 61	-.248	.132	-.175	-.115

Pendapatan	- .042	.07 7	- .2 87	1.000	-.419	-.258	-.182	- .0 94	.078	.02 7	- .3 73	.1 94	.008	.018	.084	.223
Jlh Kepemilikan Kendaraan	- .112	- .16 8	- .1 77	-.419	1.000	.109	.135	- .1 37	.126	.04 7	.1 01	- .2 47	.184	.098	.001	-.119
Maksud Perjalanan(1)	- .290	.04 3	- .0 45	-.258	.109	1.000	.642	- .0 38	-.120	- .01 7	.1 82	- .0 25	.015	.056	.050	-.002
Maksud Perjalanan(2)	- .523	- .12 3	- .0 92	-.182	.135	.642	1.000	- .0 36	.061	.31 2	.1 60	- .0 93	.011	.140	-.054	-.181
Lama Prjln (mnt)	- .126	.12 2	.1 59	-.094	-.137	-.038	-.036	1. 00 0	-.029	- .17 9	- .1 63	- .0 12	-.448	-.210	.006	.033
Jlh Tujuan Perjalanan	- .305	- .03 6	- .1 13	.078	.126	-.120	.061	- .0 29	1.000	.06 8	- .6 33	- .0 06	.139	.075	.074	.074
Durasi Parkir	- .298	- .23 4	- .1 98	.027	.047	-.017	.312	- .1 79	.068	1.0 00	.1 86	.0 18	.142	.096	.003	.072

Biaya Parkir	- .084	.00 7	.1 19	-.373	.101	.182	.160	- .1 63	-.633	.18 6	1. 00 0	.0 52	.023	.103	-.107	-.135
Jarak Brjln Kaki (m)	- .270	.21 1	.1 61	.194	-.247	-.025	-.093	- .0 12	-.006	.01 8	.0 52	1. 00 0	.004	.122	.009	.120
T. Kemudahan(1)	.075	- .28 5	- .2 48	.008	.184	.015	.011	- .4 48	.139	.14 2	.0 23	.0 04	1.000	.235	-.081	-.019
T. Kemudahan(2)	- .309	- .14 4	.1 32	.018	.098	.056	.140	- .2 10	.075	.09 6	.1 03	.1 22	.235	1.000	-.080	-.122
T. Keamanan(1)	- .034	- .03 1	- .1 75	.084	.001	.050	-.054	.0 06	.074	.00 3	- .1 07	.0 09	-.081	-.080	1.000	.390
T. Keamanan(2)	- .132	- .04 8	- .1 15	.223	-.119	-.002	-.181	.0 33	.074	.07 2	- .1 35	.1 20	-.019	-.122	.390	1.000

SKENARIO STATED PREFERENCE R2

Logistic Regression

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Tidak Parkir	0
Tetap Parkir	1

Block 0: Beginning Block

Iteration History^{a,b,c}

Iteration History ^{a,b,c}			Coefficients
Iteration		-2 Log likelihood	Constant
Step 0	1	1181.118	-.364
	2	1181.114	-.368
	3	1181.114	-.368

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 1181.114

c. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than .001.

Classification Table^{a,b}

	Predicted				
	Choice			Percentage	
	Observed	Tidak Parkir	Tetap Parkir	Correct	
Step 0	Choice	Tidak Parkir	516	0	100.0
		Tetap Parkir	357	0	.0
	Overall Percentage				59.1

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is .500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-.368	.069	28.634	1	.000	.692

Variables not in the Equation

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Perubahan Tarif Parkir	243.997	1	.000
		Pembatasan Durasi Parkir	81.387	1	.000
	Overall Statistics		325.384	2	.000

Block 1: Method = Enter**Iteration History^{a,b,c,d}**

			Coefficients		
			Constant	Perubahan Tarif Parkir	Pembatasan Durasi Parkir
Iteration		-2 Log likelihood			
Step 1	1	824.721	-.724	.000	.735
	2	785.158	-1.174	-.001	1.078
	3	782.141	-1.313	-.001	1.191
	4	782.112	-1.325	-.001	1.201

5	782.112	-1.325	-.001	1.201
---	---------	--------	-------	-------

a. Method: Enter

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 1181.114

d. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	399.002	2	.000
	Block	399.002	2	.000
	Model	399.002	2	.000

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	782.112 ^a	.367	.495

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	10.754	7	.150

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Choice = Tidak Parkir		Choice = Tetap Parkir		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	95	95.478	2	1.522	97
	2	93	92.119	4	4.881	97

3	77	82.474	20	14.526	97
4	84	78.751	13	18.249	97
5	56	54.792	41	42.208	97
6	48	51.497	49	45.503	97
7	36	27.241	61	69.759	97
8	20	24.636	77	72.364	97
9	7	9.011	90	87.989	97

Classification Table^a

	Predicted				
	Choice			Percentage	
	Observed	Tidak Parkir	Tetap Parkir	Correct	
Step 1	Choice	Tidak Parkir	453	63	87.8
		Tetap Parkir	129	228	63.9
	Overall Percentage				78.0

a. The cut value is .500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	90% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Perubahan Tarif Parkir	-.001	.000	189.122	1	.000	.999	.999	.999
	Pembatasan Durasi Parkir	1.201	.120	99.676	1	.000	3.324	2.727	4.052
	Constant	-1.325	.240	30.606	1	.000	.266		

a. Variable(s) entered on step 1: Perubahan Tarif Parkir, Pembatasan Durasi Parkir.

Correlation Matrix

		Constant	Perubahan Tarif Parkir	Pembatasan Durasi Parkir
Step 1	Constant	1.000	.017	-.866
	Perubahan Tarif Parkir	.017	1.000	-.378
	Pembatasan Durasi Parkir	-.866	-.378	1.000

Output Regresi Logistik Biner Kendaraan Bermotor Roda Empat (R4)

FAKTOR – FAKTOR PEMILIHAN R4

Dependent Variable Encoding	
Original Value	Internal Value
Tidak Parkir	0
Tetap Parkir	1

Categorical Variables Codings

			Parameter coding	
Frequency			(1)	(2)
T. Keamanan	tidak meamadai	8	.000	.000
	cukup	44	1.000	.000
	memadai	43	.000	1.000
T. Kemudahan	sulit	17	.000	.000
	cukup	30	1.000	.000
	mudah	48	.000	1.000
Maksud Perjalanan	Bekerja	16	1.000	.000
	Berbelanja	68	.000	1.000
	Lainnya	11	.000	.000

Block 0: Beginning Block**Iteration History^{a,b,c}**

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	109.630	-.947
	2	109.504	-1.028
	3	109.503	-1.030
	4	109.503	-1.030

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 109.503

c. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than .001.

Classification Table^{a,b}

		Predicted			
		Choice			
	Observed	Tidak Parkir	Tetap Parkir	Percentage Correct	
Step 0	Choice	Tidak Parkir	70	0	100.0
		Tetap Parkir	25	0	.0

Overall Percentage			73.7
--------------------	--	--	------

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is .500

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-1.030	.233	19.528	1	.000	.357

		Variables not in the Equation ^a			
			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Gender	3.016	1	.082
		Usia	1.351	1	.245
		Pendapatan	.661	1	.416
		Jlh Kendaraan	1.293	1	.255
		Maksud Perjalanan	1.468	2	.480
		Maksud Perjalanan(1)	1.241	1	.265
		Maksud Perjalanan(2)	.214	1	.644
		Lama Perjalanan	.430	1	.512
		Jlh Tujuan Perjalanan	.142	1	.707
		Durasi Parkir	1.214	1	.271
		Biaya Parkir	.078	1	.779
		Jarak Berjalan Kaki	1.914	1	.166

T. Kemudahan	.407	2	.816
T. Kemudahan(1)	.201	1	.654
T. Kemudahan(2)	.407	1	.524
T. Keamanan	.040	2	.980
T. Keamanan(1)	.039	1	.844
T. Keamanan(2)	.022	1	.882

a. Residual Chi-Squares are not computed because of redundancies.

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d} Coefficients

	-2																
Iteration	Log likelihood	Constant	Gender	Usia	Pendapatan	Jumlah Kendaaraan	Maksud Perjalan(1)	Maksud Perjalan(2)	Lama Perjalan	Jumlah Tujuan Perjalan	Durasi Parkir	Biaya Parkir	Jarak Berjalan	T. Kemudahan(1)	T. Kemudahan(2)	T. Keamanan(1)	T. Keamanan(2)

Step 1	1	94.1 95	.343	.59 9 .0 3 7	-.016	-.071	1.409	.029	-.002	-.031	-.005 .00	.000 .00	.008 .00	.004	.475	-.058	.002
	2	90.9 94	.557	.73 1 .0 5 4	.003	-.088	2.053	.070	-.004	-.032	-.008 .00	.000 .00	.011 .01	-.020	.768	.176	.231
	3	90.5 42	.638	.75 0 .0 5 8	.001	-.092	2.277	.086	-.004	-.033	-.011 .01	.000 .00	.013 .01	-.040	.883	.303	.309
	4	90.5 06	.675	.75 2 .0 5 8	.004	-.095	2.325	.090	-.005	-.035	-.012 .01	.000 .00	.014 .01	-.046	.899	.328	.315
	5	90.5 05	.679	.75 2 .0 5 8	.005	-.096	2.330	.090	-.005	-.035	-.012 .01	.000 .00	.014 .01	-.047	.900	.330	.316
	6	90.5 05	.679	.75 2 .0 5 8	.005	-.096	2.330	.090	-.005	-.035	-.012 .01	.000 .00	.014 .01	-.047	.900	.330	.316

a. Method: Enter

- b. Constant is included in the model.
- c. Initial -2 Log Likelihood: 109.503
- d. Estimation terminated at iteration number 6 because parameter estimates changed by less than .001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	27.323	15	.026
	Block	27.323	15	.026
	Model	27.323	15	.026

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	90.505 ^a	.181	.265

- a. Estimation terminated at iteration number 6 because parameter estimates changed by less than .001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
------	------------	----	------

1	3.686	8	.884
---	-------	---	------

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Choice = Tidak Parkir		Choice = Tetap Parkir		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	10	9.779	0	.221	10
	2	9	9.238	1	.762	10
	3	9	8.768	1	1.232	10
	4	7	8.292	3	1.708	10
	5	8	7.989	2	2.011	10
	6	8	7.442	2	2.558	10
	7	6	6.748	4	3.252	10
	8	8	6.055	2	3.945	10
	9	4	4.421	6	5.579	10
	10	1	1.269	4	3.731	5

Classification Table^a

		Predicted		Percentage Correct
		Choice	Choice	
Step 1	Observed	Tidak Parkir	Tetap Parkir	
	Choice	Tidak Parkir	Tetap Parkir	
		65	5	92.9
		16	9	36.0

Overall Percentage			77.9
--------------------	--	--	------

a. The cut value is .500

		Variables in the Equation							
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	90% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Gender	.752	.668	1.266	1	.260	2.121	.707	6.365
	Usia	-.058	.028	4.295	1	.038	.943	.900	.988
	Pendapatan	.005	.440	.000	1	.992	1.005	.487	2.071
	Jlh Kendaraan	-.096	.183	.273	1	.602	.909	.673	1.228
	Maksud Perjalanan			6.574	2	.037			
	Maksud Perjalanan(1)	2.330	1.152	4.091	1	.043	1.276	1.545	68.332
	Maksud Perjalanan(2)	.090	.926	.009	1	.923	1.094	.239	5.017
	Lama Perjalanan	-.005	.015	.106	1	.744	.995	.972	1.019
	Jlh Tujuan Perjalanan	-.035	.350	.010	1	.920	.965	.543	1.718
	Durasi Parkir	-.012	.007	3.073	1	.080	.988	.976	.999
	Biaya Parkir	.000	.000	.033	1	.857	1.000	1.000	1.000
	Jarak Berjalan Kaki	.014	.005	6.158	1	.013	1.014	1.005	1.023
	T. Kemudahan			2.207	2	.332			
	T. Kemudahan(1)	-.047	.917	.003	1	.959	.954	.211	4.313
	T. Kemudahan(2)	.900	.838	1.154	1	.283	2.459	.620	9.751
	T. Keamanan			.074	2	.963			
	T. Keamanan(1)	.330	1.218	.074	1	.786	1.391	.188	10.313

T. Keamanan(2)	.316	1.247	.064	1	.800	1.371	.176	10.657
Constant	.679	2.151	.100	1	.752	1.973		

a. Variable(s) entered on step 1: Gender, Usia, Pendapatan, Jlh Kendaraan, Maksud Perjalanan, Lama Perjalanan, Jlh Tujuan Perjalanan, Durasi Parkir, Biaya Parkir, Jarak Berjalan Kaki, T. Kemudahan, T. Keamanan.

Correlation Matrix

		Con stan t	Ge nde r	U si a	Penda patan	Jlh Kend araan	Maksu d Perjala nan(1)	Maksu d Perjala nan(2)	Lam a Perja lanan	Jlh Tuju an Perja lanan	Du ras i Pa rki r	Bi ay a Pa rki r	Jara k Berj alan Kak i	T. Kemud ahan(1)	T. Kemud ahan(2)	T. Keama nan(1)	T. Keama nan(2)
S te p 1	Const ant	1.00 0	- .15 0	- .3 53	-.409	.070	-.286	-.426	-.156	-.221	- .11 1	.0 90	.06 0	-.301	-.124	-.329	-.346
	Gender	- .150	1.0 00	- .0 46	.030	.148	.014	-.086	.038	.171	.02 9	- .0 47	.01 6	.059	-.022	-.021	.041
	Usia	- .353	- .04 6	1. 00 0	-.202	-.085	-.153	.130	.098	-.032	.10 1	- .0 37	- .34 4	-.009	-.168	-.005	.018
	Pendap atan	- .409	.03 0	- .2 02	1.000	-.173	.037	-.024	-.160	-.166	- .12 8	.0 25	- .05 6	.251	.025	-.076	-.108

Jlh Kendar aan	.070	.14 8	- .0 85	-.173	1.000	.060	-.061	-.204	-.087	.04 9	.1 29	.00 4	.058	-.114	-.176	-.109
Maksud Perjala nan(1)	- .286	.01 4	- .1 53	.037	.060	1.000	.644	-.112	.028	- .32 0	.0 06	.30 4	.122	.191	-.005	.076
Maksud Perjala nan(2)	- .426	- .08 6	.1 30	-.024	-.061	.644	1.000	-.120	.097	.04 6	.0 61	.02 3	.087	.064	-.094	-.083
Lama Perjala nan	- .156	.03 8	.0 98	-.160	-.204	-.112	-.120	1.00 0	.074	.05 6	- .1 91	- .04 8	-.166	-.018	.232	.247
Jlh Tujuan Perjala nan	- .221	.17 1	- .0 32	-.166	-.087	.028	.097	.074	1.00 0	.06 7	- .7 52	.19 1	-.011	.102	.206	.199
Durasi Parkir	- .111	.02 9	.1 01	-.128	.049	-.320	.046	.056	.067	1.0 00	.1 08	- .52 1	.025	-.118	-.122	-.052
Biaya Parkir	.090	- .04 7	- .0 37	.025	.129	.006	.061	-.191	-.752	.10 8	1. 00 0	- .18 2	.108	.000	-.247	-.259
Jarak Berjala n Kaki	.060	.01 6	- .3 44	-.056	.004	.304	.023	-.048	.191	- .52 1	- .1 82	1.0 00	-.062	.207	.173	.117

T. Kemudahan(1)	- .301	.05 9	- .0 09	.251	.058	.122	.087	-.166	-.011	.02 5	.1 08	- .06 2	1.000	.665	-.343	-.336
T. Kemudahan(2)	- .124	- .02 2	- .1 68	.025	-.114	.191	.064	-.018	.102	- .11 8	.0 00	.20 7	.665	1.000	-.253	-.291
T. Keamananan(1)	- .329	- .02 1	- .0 05	-.076	-.176	-.005	-.094	.232	.206	- .12 2	- .2 47	.17 3	-.343	-.253	1.000	.885
T. Keamananan(2)	- .346	.04 1	.0 18	-.108	-.109	.076	-.083	.247	.199	- .05 2	- .2 59	.11 7	-.336	-.291	.885	1.000

STATED PREFERENCE R4

Logistic Regression

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Tidak Parkir	0
Tetap Parkir	1

Block 0: Beginning Block**Iteration History^{a,b,c}**

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	1183.502	-.091
	2	1183.502	-.091

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 1183.502

c. Estimation terminated at iteration number 2 because parameter estimates changed by less than .001.

Classification Table^{a,b}

	Predicted			Percentage Correct	
	Choice				
	Observed		Tidak Parkir	Tetap Parkir	
Step 0	Choice	Tidak Parkir	447	0	100.0
		Tetap Parkir	408	0	.0
	Overall Percentage				52.3

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is .500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-.091	.068	1.778	1	.182	.913

Variables not in the Equation

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Perubahan Tarif Parkir	324.380	1	.000
		Pembatasan Durasi Parkir	48.445	1	.000
	Overall Statistics		372.825	2	.000

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

			Coefficients		
			Constant	Perubahan Tarif Parkir	Pembatasan Durasi Parkir
Iteration	-2 Log likelihood				
Step 1	1	770.006	.111	.000	.582
	2	733.416	-.164	-.001	.916

3	730.828	-.266	-.001	1.033
4	730.808	-.275	-.001	1.044
5	730.808	-.275	-.001	1.044

a. Method: Enter

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 1183.502

d. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	452.695	2	.000
	Block	452.695	2	.000
	Model	452.695	2	.000

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	730.808 ^a	.411	.548

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than .001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	7.753	7	.355

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Choice = Tidak Parkir		Choice = Tetap Parkir		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	94	92.883	1	2.117	95
	2	91	89.223	4	5.777	95
	3	74	80.241	21	14.759	95
	4	70	68.266	25	26.734	95
	5	47	44.972	48	50.028	95
	6	25	30.090	70	64.910	95
	7	28	22.836	67	72.164	95
	8	14	13.328	81	81.672	95
	9	4	5.161	91	89.839	95

Classification Table^a

	Observed	Predicted		Percentage Correct
		Choice		
		Tidak Parkir	Tetap Parkir	

Step 1	Choice	Tidak Parkir	329	118	73.6
		Tetap Parkir	51	357	87.5
	Overall Percentage				80.2

a. The cut value is .500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	90% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Perubahan Tarif Parkir	-.001	.000	227.412	1	.000	.999	.999	.999
	Pembatasan Durasi Parkir	1.044	.125	70.245	1	.000	2.841	2.314	3.487
	Constant	-.275	.241	1.302	1	.254	.759		

a. Variable(s) entered on step 1: Perubahan Tarif Parkir, Pembatasan Durasi Parkir.

Correlation Matrix

		Constant	Perubahan Tarif Parkir	Pembatasan Durasi Parkir
Step 1	Constant	1.000	-.063	-.824
	Perubahan Tarif Parkir	-.063	1.000	-.391
	Pembatasan Durasi Parkir	-.824	-.391	1.000

BIOGRAFI PENULIS



Penulis dengan nama lengkap Laura Andretha dilahirkan di Kota Rantau Prapat, Provinsi Sumatera Utara pada 08 Oktober 1996. Setelah menuntaskan masa pendidikannya dari SMA Santo Thomas 1 Medan, penulis melanjutkan studi di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember pada tahun 2014.

Penulis aktif baik di kegiatan akademik dan non akademik selama masa perkuliahan. Selain mengikuti kegiatan akademik, penulis juga aktif pada organisasi Persekutuan Mahasiswa Kristen (PMK) ITS dari tahun 2016 - 2017 dan juga mengikuti beberapa kegiatan kepanitiaan seperti GERIGI ITS dan Planopolis ITS. Selama masa perkuliahan penulis juga melakukan program kerja praktik di Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), Kementerian Perhubungan Indonesia pada tahun 2017. Penulis mempunyai ketertarikan pada bidang perencanaan dan manajemen transportasi, oleh karena itu topik Tugas Akhir ini yang dibahas oleh penulis juga terkait dengan bidang transportasi dan sejalan dengan harapan penulis untuk membangun transportasi perkotaan di Indonesia yang lebih baik lagi. Segala saran, kritik, maupun diskusi lebih lanjut dengan penulis dapat dilakukan melalui andrethalaure@gmail.com